



Universidade Federal de Sergipe

**UNIVERSIDADE FEDERAL DE SERGIPE**  
**PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM HISTÓRIA**  
**DISSERTAÇÃO DE MESTRADO**

**NOS TRILHOS DA MEMÓRIA: A REPRESENTAÇÃO DAS  
FERROVIAS NO IMAGINÁRIO SERGIPANO**

**BRUNO DE ABREU OLIVEIRA**

**São Cristóvão**  
**Sergipe - Brasil**  
**2021**

**BRUNO DE ABREU OLIVEIRA**

**NOS TRILHOS DA MEMÓRIA: A REPRESENTAÇÃO DAS  
FERROVIAS NO IMAGINÁRIO SERGIPANO**

Dissertação apresentada ao programa de Pós-Graduação em História da Universidade Federal de Sergipe, como requisito obrigatório para obtenção do título de Mestre em História, na Área de Concentração Cultura e Sociedade.

Orientador: Prof. Dr. Claudefranklin Monteiro Santos.

São Cristóvão  
Sergipe - Brasil  
2021

FICHA CATALOGRÁFICA ELABORADA PELA BIBLIOTECA CENTRAL  
UNIVERSIDADE FEDERAL DE SERGIPE

Oliveira, Bruno de Abreu.

O48n      Nos trilhos da memória: a representação das ferrovias no imaginário sergipano / Bruno de Abreu Oliveira; orientador Claudefranklin Monteiro Santos. – São Cristóvão, SE, 2021.

111 f.

Dissertação (mestrado em História) – Universidade Federal de Sergipe, 2020.

1. História. 2. Ferrovias – História. 3. Ferrovias (Trilhos) - Sergipe. I. Santos, Claudefranklin Monteiro, orient. II. Título.

CDU 930(813.7)

**BRUNO DE ABREU OLIVEIRA**

**NOS TRILHOS DA MEMÓRIA: A REPRESENTAÇÃO DAS  
FERROVIAS NO IMAGINÁRIO SERGIPANO**

Dissertação apresentada ao programa de Pós-Graduação em História da Universidade Federal de Sergipe, como requisito obrigatório para obtenção do título de Mestre em História, na Área de Concentração Cultura e Sociedade.

---

Prof. Dr. Claudefranklin Monteiro Santos  
(UFS)  
Orientador e Presidente da Banca

---

Prof. Dr. Antônio Lindvaldo Sousa  
(UFS)  
Examinador Interno

---

Prof. Dr. Severino Vicente da Silva  
(UFPE)  
Examinador Externo

---

Prof<sup>a</sup>. Dr<sup>a</sup>. Edna Maria Matos Antônio  
(UFS)  
Examinador Interno (Suplente)

Dedico aos meus pais, Givaldo da Cruz Oliveira e Cidalia de Abreu Oliveira, e a minha esposa Wanessa Fonseca de Goes. Vocês são as minhas maiores motivações!

A memória se orienta para o passado e avança  
passado adentro por entre o véu do esquecimento.  
Ela segue rastros soterrados e esquecidos, e  
reconstrói provas significativas para a atualidade.

Aleida Assmann

## AGRADECIMENTOS

*“Você não sabe o quanto caminhei, pra chegar até aqui”*, assim diz a canção A Estrada, do grupo musical Cidade Negra. Foi um longo e tortuoso caminho, que espero continuar trilhando. Esse é o momento que deixo agradecimentos às inúmeras pessoas e instituições que possibilitaram a concretização desse ciclo. Porém, antes de tudo, agradeço a Deus que me fez seguir em frente, mesmo quando tudo parecia ser uma utopia. Ora, veja só, um filho de lavradores está concluindo uma Dissertação de Mestrado.

Assim, quero deixar agradecimentos, de forma especial, aos meus pais, Givaldo e Cidalia. Lavradores moradores do Povoado Brinquinho, zona rural do município de Simão Dias. Graças a eles nunca precisei abandonar os estudos para dedicar ao trabalho na lavoura, eles sacrificaram-se por mim. Lembro-me que quando pequeno minha mãe falava: “você tem a escolha entre a caneta ou a enxada, ou estuda ou vai pra roça. Eu não quero essa vida sofrida que tenho, pra você, tem que ter um futuro diferente”. Ou seja, por isso estou aqui.

Também de maneira especial agradeço à minha esposa, Wanessa Goes. Essa mulher forte que me amparou nos momentos em que mais precisei e sempre esteve disposta a dar um estímulo para seguir adiante. Ao meu “Paidrinho” e tio, Padre Ozanilton Batista de Abreu, uma pessoa a quem estimo e amo, e que sempre me ajudou em todos os sentidos. Esse missionário Claretiano foi, é e sempre será, um verdadeiro anjo em minha vida.

Estendo meus agradecimentos ao Prof. Dr. Claudefranklin Monteiro Santos. Este com quem tive o primeiro dia de aula na graduação de História, em meados de outubro de 2014, e que me acompanha durante todo esse tempo me orientando na graduação e agora no mestrado. É um arquétipo a ser seguido, como profissional e ser humano. Um imortal que semeia conhecimento com simplicidade e ternura. Agradeço-lhe por todas as suas contribuições e por nutrir essa relação orientador/orientando, lagartense/simaodiense e, porque não, vascaíno/flamenguista, com tanta responsabilidade e empatia.

Em tempo, agradeço a todos os professores que contribuíram com a minha formação desde o ensino Fundamental ao Superior. Por ser inúmeros não poderei citá-los. No entanto, para esse trabalho destaco os nomes dos professores Dr. Antônio Lindvaldo Sousa e Dr. Severino Vicente da Silva, que deixaram inúmeras contribuições durante a minha Banca de Qualificação, em agosto de 2020. E aos professores Dra. Edna Matos, Dr. Marcos Silva e Dr. Carlos Malaquias, que ministraram disciplinas importantíssimas para minha formação.

De maneira geral agradeço a todos os meus familiares que sempre torceram por mim. Meus irmãos Querles e Tiago, minhas sobrinhas Kailaine e Railaine, meus sogros Laerson e

Givanda, etc. Dedico os mais especiais agradecimentos a minha avó, Etelvina Abreu (in memoriam) que comemorou a minha formatura no curso de História e o meu ingresso no Mestrado, mas infelizmente não pôde presenciar o fim dessa etapa.

Agradeço à Universidade Federal de Sergipe e ao Programa de Pós-Graduação em História (PROHIS) por todo ensino e formação de qualidade indiscutível, apesar de todo o desmonte e cortes em investimento nos últimos anos. Viva a Universidade Pública!

Deixo meus cumprimentos aos indivíduos que disponibilizaram seus relatos para servir como fonte oral para essa pesquisa. A propósito esses passaram por entrevistas virtuais a fim de cumprir as medidas de distanciamento social. Também agradeço as plataformas da Biblioteca Nacional e ao Grupo de Pesquisa Culturas, Identidades e Religiosidades (GPCIR) por disponibilizar um acervo documental imprescindível para essa Dissertação. E ainda ao amigo de longa data Dênisson Teles por me ajudar no processo final desse trabalho.

Aos colegas de trabalho na Escola Municipal Professor José Valmir de Sousa, localizada no município de Nossa Senhora da Glória. Em especial à pessoa da Diretora Maria de Fátima Dantas por permitir ausentar-me do setor de trabalho nos dias solicitados a fim de cumprir atividades ligadas ao PROHIS.

Aos colegas da turma de mestrado, ingressantes em 2019, do Programa de Pós-Graduação em História da Universidade Federal de Sergipe. Àqueles foram tempos de enorme companheirismo e aprendizado.

Aos colegas da Residência Universitária M-19, aos quais tenho como irmãos, nas pessoas de Adelson Brito, Bruno Sales, Lázaro Prata, Marcos Vinícius Rocha e Timóteo Cruz. Esses proporcionaram a minha estadia durante os períodos que estava cursando as matérias e demais questões ligadas ao mestrado.

Sem todas essas contribuições, essa Dissertação não seria possível. Sou grato por tudo e por todos. Hoje o filho de lavradores conclui uma Dissertação de Mestrado e espera ter deixado uma mínima contribuição para a História da Ferrovia em Sergipe. A todos, meu muito obrigado!



## RESUMO

A era das ferrovias teve início em 1830 quando foi inaugurada a primeira linha férrea para transporte de mercadorias e passageiros de forma regular, entre as cidades de Liverpool e Manchester. No Brasil, o sistema ferroviário teve início na segunda metade do século XIX, estimulado pelo Governo Imperial. O trem simbolizava a corporificação do progresso e desenvolvimento, além de ser designado como um transmissor da civilidade. No caso de Sergipe, isso não foi diferente. Dito isto, essa pesquisa propõe analisar as modificações que permaneceram vívidas na memória e no ideário ferroviário do povo sergipano, entre os anos de 1913-1979, período de atuação no tráfego de passageiros. Inicialmente foram avaliados os primeiros anos das ferrovias em Sergipe, durante as etapas de inaugurações (1913-1915). Em uma segunda parte foi realizada uma análise da trajetória ferroviária por meio dos discursos jornalísticos entre os anos de 1915 a 1950. E, por último, construímos um diagnóstico de como a memória ferroviária continua viva na sociedade sergipana, analisando os rastros deixados pelos últimos anos de atuação das locomotivas sergipanas nas décadas de 50,60 e 70. Por meio de ferramentas como a leitura e análise de fontes, como Mensagens de Governo e jornais de época, aliada a revisão bibliográfica sobre o tema e o uso da História Oral, vamos compreender o imaginário e a memória ferroviária existente em Sergipe.

**Palavras-chave:** Ferrovia; Memória; Sergipe.

## ABSTRACT

The railroad era began in 1830 when the first railway line for the transport of goods and passengers on a regular basis was inaugurated, between the cities of Liverpool and Manchester. In Brazil, the railway system started in the second half of the 19th century, stimulated by the Imperial Government. The train symbolized the embodiment of progress and development, in addition to being designated as a transmitter of civility. In the case of Sergipe, this was no different. That said, this research proposes to analyze the changes that remained vivid in the memory and in the railroad ideas of the people of Sergipe, between the years 1913-1979, a period of activity in passenger traffic. Initially, the first years of the railroads in Sergipe were evaluated, during the inauguration stages (1913-1915). In a second part, an analysis of the railway trajectory was carried out through the journalistic speeches between the years 1915 to 1950. And, lastly, we built a diagnosis of how the railway memory remains alive in Sergipe society, analyzing the traces left by the last years performance of Sergipe's locomotives in the decades of 50.60 and 70. Using tools such as reading and analyzing sources, such as Government Messages and periodicals, together with a bibliographic review on the theme and the use of Oral History, we will understand the imaginary and the railway memory existing in Sergipe.

**Keywords:** Railway; Memory; Sergipe.

## **LISTA DE SIGLAS**

**AEAMESP** - Associação dos Engenheiros e Arquitetos de Metrô

**CCFFEB** - Cia. Chemins de Fer Federaux de L'Est Brésilien

**GPCIR** – Grupo de Pesquisa “Cultura, Identidade e Religião”

**IBGE** – Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística

**IPHAN** – Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional

**IHGSE** - Instituto Histórico e Geográfico de Sergipe

**RFFSA** - Rede Ferroviária Federal S.A.

**UFS** – Universidade Federal de Sergipe

**VFFLB** - Viação Férrea Federal Leste Brasileiro

## LISTA DE FIGURAS

Imagem 01 - Evolução da Malha Ferroviária Brasileira _____	27
Imagem 02 - Mapa com o percurso da linha férrea em Sergipe _____	31
Imagem 03 - Fotografia da Estação Itabaianinha _____	31
Imagem 04 - Fotografia da estação Boquim _____	32
Imagem 05 - Fotografia da estação Salgado _____	33
Imagem 06 - Fotografia da estação São Cristóvão _____	34
Imagem 07 - Fotografia da estação Aracaju _____	34
Imagem 08 - Fotografia da estação Cotinguiba _____	35
Imagem 09 - Fotografia da estação Laranjeiras _____	36
Imagem 10 - Fotografia da estação Maruim _____	37
Imagem 11 - Fotografia da estação Catete _____	37
Imagem 12 - Mapa com a localização da estação do município de Carmópolis _____	38
Imagem 13 - Fotografia da estação Murta _____	39
Imagem 14 - Fotografia da estação Capela _____	39
Imagem 15 - Fotografia da estação Propriá _____	40
Imagem 16 - Fotografia da estação de Aracaju durante ato da Revolução de 1930 _____	62
Imagem 17- Fotografia da chegada de Getúlio Vargas e Augusto Maynard à estação Rosário do Catete _____	64
Imagem 18 - Fotografia da chegada de Getúlio Vargas à estação da cidade de São Cristóvão _____	65
Imagem 19 - Manchetes de diversos jornais divulgando o acidente ferroviário do trem Suburbano _____	67
Imagem 20 - Locomotiva Suburbana, após o acidente, cercada por curiosos _____	69
Imagem 21 - Plataformas de embarque da Segunda Estação Ferroviária de Aracaju em 1950 _____	71
Imagem 22 - Reportagem do Jornal O Estado de São Paulo _____	77
Imagem 23 - Fotografia da Segunda Estação ferroviária de Aracaju atualmente _____	82
Imagem 24 - Fotografia da Estação Ferroviária de São Cristóvão, em junho de 2019 _____	82
Imagem 25 - Fotografia da Estação Ferroviária de Boquim, em novembro de 2019 _____	83
Imagem 26 - Fotografia da Estação Ferroviária localizada no município de Propriá, em meados de 2018 _____	84

## SUMÁRIO

<b>INTRODUÇÃO</b>	<b>14</b>
<b>1. CAPÍTULO I: OS TRILHOS NA PRÁTICA</b>	<b>24</b>
1.1 As inaugurações da Ferrovia	29
1.2 Personificação do Progresso	40
1.3 A consolidação das linhas férreas	44
<b>2. CAPÍTULO II: OS TRILHOS NA NOTÍCIA</b>	<b>49</b>
2.1 A ferrovia nos jornais sergipanos	50
2.2 O simbolismo ferroviário sergipano	61
2.3 O esfacelamento do sonho sergipano	66
<b>3. CAPÍTULO III: OS TRILHOS NA MEMÓRIA</b>	<b>72</b>
3.1 História, Memória e Cotidiano ferroviário	74
3.2 A ferrovia como Espaço de Recordação	78
3.3 Na estação das Lembranças	86
<b>CONSIDERAÇÕES FINAIS</b>	<b>92</b>
<b>REFERÊNCIAS</b>	<b>95</b>
<b>ANEXOS</b>	<b>100</b>

## INTRODUÇÃO

O período compreendido entre o fim do século XIX e a primeira parte do século XX foi marcado por um processo de profundas mudanças políticas, econômicas e sociais, fundamentais para a construção da ideia de modernização em Sergipe, que teve nas ferrovias um marco desse mesmo processo. Tendo em vista, através de pesquisas, a utilização de discursos difundidos na sociedade sergipana durante o alvorecer do século XX, podemos afirmar que houve uma excessiva elaboração da ideia de progresso juntamente à chegada da malha ferroviária.

O ideário de progresso e o de modernização, que caminharam lado a lado com o advento das ferrovias neste solo, mostraram-se frágeis durante o restante do século XX. Provavelmente, essa mesma “ideia de progresso” dialoga com o entendimento de Jacques Le Goff sobre o tema, que credencia o progresso como um processo contínuo e múltiplo. Na obra *História e Memória*, por exemplo, o autor diz que “talvez seja mais importante ainda a necessidade de termos de reconhecer, hoje, não só uma diversidade de domínio de progresso, mas também uma diversidade de processos de progresso” (Le Goff, p. 273). A partir disso, é notável uma espécie de coexistência de formas variadas de progresso, fator esse que contribuiu para a geração da perspectiva de modernização no início do século XX. Todavia, esse foi um dos fatores que enfraqueceram a ferrovia em Sergipe. Pois esta não foi a única face do progresso, e sim só mais um item alocado em um contexto mais complexo. Mas, mesmo assim, a ferrovia continuou importante para os sergipanos, inclusive após o fim das atividades nas linhas férreas. Extrapolando seu nível funcional e material, a ferrovia passa a atuar na memória sergipana.

Dessa maneira, este estudo considera que o ideário ferroviário permaneceu vivo na memória do povo sergipano. Analisamos a ferrovia sob a ótica das discussões acerca do conceito de memória. Diferentemente da maioria dos estudos que abordam o tema “ferrovia” sob o ponto de vista único da economia ou outra diretriz tão pragmática quanto, demos espaço para que seja possível perceber as relações culturais presentes no ambiente ferroviário.

Antes, porém, é necessário compreender um breve histórico da criação e evolução das ferrovias, para depois entrarmos no assunto de fato.

A era das locomotivas iniciou-se em meados de 1830, marco da construção da primeira linha de ferro de longa distância, que fez o transporte comercial e de passageiros na Inglaterra entre as cidades de Liverpool e Manchester. Esse foi o início do meio de transporte

que se tornou fundamental para o crescimento econômico e tecnológico durante o século XIX. Assim, o sistema ferroviário tornou-se o meio de transporte mais utilizado para a integração de territórios no continente europeu.

Mais do que um meio de transporte, o trem transformou-se em um símbolo do progresso e logo foi incorporado à cultura da região na qual fora inserido. Pinturas, literatura, escudos de clubes, várias são as formas de demonstração do interesse que as ferrovias despertaram nas sociedades europeias, sobretudo na inglesa. O trem une e torna mais perto o que antes parecia tão longe.

No Brasil, as linhas férreas tiveram objetivo um pouco diferente. Elas tinham como alvo a possibilidade de interligar os locais de produção de matéria-prima, com a finalidade de permitir o escoamento de produtos. Desde o início, a implantação do meio de transporte enfrentou inúmeras dificuldades, sendo a maior delas a hercúlea missão de cortar o território nacional e dar a esse uma unidade.

A primeira tentativa de implantação das linhas férreas se deu por meio do “Decreto Feijó”<sup>1</sup>. Publicado em 31 de outubro de 1835, o documento permitia a construção de uma estrada de ferro capaz de comunicar a então capital do Império com as Províncias de Minas Gerais, Rio Grande do Sul e Bahia, concedendo ainda a autorização para o uso durante 40 anos. Contudo, o gigantesco custeio freou as ambições ferroviárias e as primeiras ferrovias em solo brasileiro foram surgir somente na segunda metade do século XIX, tendo como vanguardistas a “Estrada de Ferro de Petrópolis”, a “Recife and São Francisco Railway” e a “Dom Pedro II” (mais conhecida como *Central do Brasil*), que vamos estudar melhor no primeiro capítulo.

Ao observarmos o que, mais tarde, se convencionou chamar de Região Nordeste, vemos que as ferrovias possuíam três grandes objetivos: primeiro, facilitar o escoamento dos produtos agrícolas, principalmente os que eram frutos da indústria canavieira; em segundo lugar, promover a comunicação entre as localidades que receberiam a linha férrea, uma vez que a comunicação marítima era muito complicada; e por último, inaugurar um diálogo com o interior, mais precisamente a Zona Agreste nordestina. Os dois grandes empreendimentos, nessa região aqui tratada, foram o “Recife ao São Francisco” e o projeto “Salvador ao São Francisco”.

---

<sup>1</sup> Autoriza o Governo a conceder a uma ou mais Companhias, que fizerem uma estrada de ferro da Capital do Império para as de Minas Gerais, Rio Grande do Sul, e Bahia, o privilégio exclusivo por espaço de 40 anos para o uso de carros para transporte de gêneros e passageiros, sob as condições que se estabelecem. Acesso em: 04 de junho de 2020. Fonte: <https://www2.camara.leg.br/legin/fed/decret/1824-1899/decreto-101-31-outubro-1835-562803-publicacaooriginal-86906-pl.html>.

Em Sergipe, as primeiras propostas de construção de linha férrea assumiram direção em Própria e Simão Dias por volta de 1872. O plano seria cortar a Província nos eixos Sul/Norte e Leste/Oeste. Porém, os últimos anos do regime imperial acabaram tendo desfechos que impossibilitaram as construções ferroviárias na região. Eis algumas tentativas do estabelecimento do sistema ferroviário em Sergipe que acabaram falhando: construção do trecho de ferrovia entre os municípios de Japaratuba/Capela em 1872; a ferrovia com trecho entre os municípios de Aracaju a Laranjeiras, em 1873; e a construção da estrada de ferro entre Aracaju e Simão Dias, com ramal de Laranjeiras à Capela.

Somente com o advento do período republicano, o assunto das linhas férreas voltou à pauta. Houve, nesse momento, a iniciativa de implantação de um projeto “modernizador” que fez despertar entusiasmos pela chegada dos trilhos em Sergipe. Dessa maneira, o início do século XX marcou o começo das construções das ferrovias na Província. E, por isso, esse ponto acabou sendo a partida do recorte temporal deste estudo.

Neste trabalho, estudamos as ferrovias em Sergipe a partir dos discursos envolvidos nas memórias sobre elas que estão presentes na sociedade sergipana. Objetivamos construir uma análise mais diversificada em comparação a estudos anteriores. A análise da memória produzida a partir do cotidiano ferroviário ganhou grande espaço e tornou-se a diretriz desta Dissertação de Mestrado.

São inúmeros os trabalhos que abordam as ferrovias sergipanas a partir de uma visão bastante difundida pelos arcabouços da História Econômica ou da História Política Tradicional. Dentre eles podemos destacar: o pioneirismo da monografia de conclusão de curso da historiadora Dayse Lima de Menezes, “*Os trilhos que chegam (...): O aparecimento do trem em Sergipe nas mensagens dos governos e nos jornais locais. (1898-1915)*”, na qual são tratados os discursos que acompanharam a chegada da ferrovia; a monografia de conclusão de curso do historiador André Luiz Sá de Jesus, “*A primeira Estação Ferroviária de Sergipe (1913-1950): Fontes para a sua história*”, assim como a sua dissertação de mestrado, “*Uma história da primeira Estação Ferroviária de Aracaju (1910-1976)*”, que trazem uma ótima análise acerca da famosa ferrovia Timbó-Propriá enfatizando a estação ferroviária de Aracaju; além disso, há o livro “*Sergipe: Fundamento de uma Economia Dependente*”, de Maria da Glória Santana Almeida, que reflete o processo de idealização do que um dia viria a ser a ferrovia em Sergipe.

Também há um trabalho mais recente acerca das ferrovias em Sergipe que é do historiador Luiz Paulo Santos Bezerra. Intitulado “*Nos Trilhos da Morte: tragédia ferroviária, debate judicial e racismo em Sergipe nos anos 40*”, esse estudo se diferencia dos



anteriores ao fazer uma abordagem a partir dos aportes da História Social. Trata do julgamento sobre a responsabilidade por um acidente de trem ocorrido em 1946 entre as cidades de Riachuelo e Laranjeiras, a qual recaiu sobre o maquinista que, por ser negro, teve de amargar a culpa até que fosse feita uma investigação justa sobre as reais causas do acontecimento.

É notável que, nos últimos anos, vem crescendo o número de interessados sobre a história das linhas de ferro em várias regiões do Brasil, em parte por conta do descrédito e problemas em relação ao sistema de transporte rodoviário. E Sergipe não está alheio ao restante do país. Um fato comprovador disso é que, somente a partir do século XXI, foi dado início às primeiras produções historiográficas acerca dos trens em território sergipano, de que trataremos adiante, tendo o Departamento de História da Universidade Federal de Sergipe como o principal polo dessas produções acadêmicas.

Quanto a nossa escolha do tema, esta foi concretizada a partir de pesquisas que estavam sendo desenvolvidas desde a época da graduação. Na monografia, analisamos as primeiras intenções para a implantação da malha ferroviária que ligaria o eixo Leste-Oeste de Sergipe, dando ênfase para a explicação das motivações que levaram ao abandono do ramal entre as cidades de Aracaju e Simão Dias. Nessa mesma monografia, trabalhamos com o recorte temporal de 1872 a 1915, pois esses anos marcaram o momento do primeiro projeto ferroviário e a concretização da ferrovia Timbó-Propriá (que culminou na exclusão do ramal que ligaria a capital ao Centro-Sul de Sergipe) respectivamente.

Entretanto, para este trabalho, o nosso objeto de pesquisa são as memórias construídas a partir das ferrovias em Sergipe, durante os anos 1913 a 1979. O período em análise abarca algumas décadas do século XX referentes ao tempo em que a rede ferroviária executou o serviço de transporte de passageiros. Este foi iniciado em 1913 e foi finalizando paulatinamente até meados do ano de 1979.

A delimitação temporal ficou organizada em três períodos: no primeiro, tratamos dos primeiros anos de existência das ferrovias em Sergipe (1913-1915); no segundo, lançamos uma visão mais panorâmica sobre a transformação do símbolo ferroviário durante algumas décadas do século XX (1916-1950); e no último, nos baseamos no conteúdo obtido através das memórias de cunho psicológico, extraído em parte por entrevistas (1950-1979).

Sobre a delimitação espacial, a pesquisa focalizou os limites territoriais sergipanos, produzindo uma investigação ancorada no sistema ferroviário do estado em questão. Através disso, foi possível obter respostas para a abordagem histórica realizada neste trabalho. Claro que há algumas ressalvas, pois não se trata de um estudo capaz de esgotar todas as fontes ou

quaisquer tipos de análises. Tampouco seria possível tratar de todas as localidades (cidades, estações, etc.) da mesma forma. Todavia, não há nada que diminua o êxito do estudo aqui elaborado.

A partir de todas essas definições de recortes temporais e espaciais sobre as ferrovias em Sergipe, foi possível formular uma problemática capaz de ser a diretriz de uma totalidade histórica em estudo. Esse problema gira em torno da seguinte questão: por que as ferrovias, simbolicamente, se modificaram tanto no imaginário do povo sergipano? Será por meio do uso da memória que conseguiremos resolver esse problema.

Nesse sentido, este trabalho pretende investigar como a presença das ferrovias se manifestou na mentalidade e nas memórias da população sergipana. Usaremos diferentes fontes para termos êxito em uma análise que capture e compreenda a importância e o símbolo das ferrovias, algo além de seu uso exclusivamente pragmático. A partir de análises dos discursos presentes em jornais sergipanos, notaremos o imaginário social das ferrovias. Com o uso da fonte oral, perceberemos a perpetuação das ferrovias na memória individual e afetiva de quem pôde usufruir daquelas que, um dia, foram o principal meio de transporte sergipano. Assim, a ferrovia em Sergipe é o âmago dessa pesquisa e, a partir dela, poderá ser construído um trabalho que perpassasse diferentes ângulos da história ferroviária no estado.

Tem-se como grande objetivo conseguir demonstrar as marcas deixadas pelo imaginário ferroviário nas memórias da sociedade sergipana em diferentes fases do século XX. Para abarcar esse objetivo em sua totalidade, usamos estratégias mais específicas por meio de uma avaliação dos primeiros anos das ferrovias em Sergipe, logo após a sua instalação. Também será analisada a trajetória da ferrovia sergipana ao longo do século XX e, enfim, perceber-se-á de que forma o imaginário em torno das ferrovias permanece vivo na Memória da sociedade sergipana.

A diretriz desta dissertação é construir uma narrativa sobre as ferrovias em Sergipe a partir dos arcabouços teóricos da História Cultural, mais precisamente da relação história-memória. Acreditamos que uma análise de discursos a partir de fontes não oficiais será o caminho para um inter-relacionamento entre diferentes ramos da historiografia, usando aportes metodológicos diferentes, mas com o intuito de compor um único texto. Assim, o nosso objetivo é contribuir para um estudo do sistema ferroviário voltado para a construção do imaginário da sociedade sergipana a partir das memórias sobre suas ferrovias durante o século XX. Além desse aspecto, destacamos as relações de poder e sociais que rodeavam os interesses para a implantação, funcionamento e término das linhas férreas.

Dessa maneira, este trabalho tenta preencher as lacunas que existem perante a escassa quantidade de estudos sobre as ferrovias observando aportes da História Cultural, mais especificamente do uso da Memória. Afinal, até então, os estudos focaram em um levantamento com cunho factual da ferrovia Timbó-Propriá e sobre a importância da estação ferroviária de Aracaju. Apenas recentemente é possível perceber uma guinada na abordagem com alguns trabalhos que vêm sendo produzidos, inclusive, pelo Programa de Pós-Graduação em História da UFS. No entanto, ainda há algumas lacunas que precisam ser preenchidas. É com essa finalidade que este trabalho foi desenvolvido.

A motivação desta dissertação de mestrado rememora a pesquisa que vem sendo desenvolvida desde a graduação. Todavia, para esse trabalho foi realizada uma ampliação do objeto de pesquisa e foram aprofundadas, de maneira substancial, a análise e a compreensão do mesmo. Contudo, abordamos o objeto de pesquisa com uma nova moldura, através das memórias construídas em razão das linhas férreas.

Após algumas leituras sobre o tema, foi possível perceber que, além da escassez bibliográfica, havia a inexistência de produções que versassem sobre as ferrovias a partir de outra visão que não fosse a história econômica ou política tradicional. Contudo, a importância das ferrovias voltou a circular na nossa sociedade, sobretudo nos últimos anos. Durante a greve dos caminhoneiros de maio de 2018, por exemplo, foi possível acompanhar diversas discussões sobre a falha de ter escolhido o sistema rodoviário em completo detrimento do ferroviário. O Brasil sofreu os impactos do movimento dos caminhoneiros na pele e foi possível perceber a completa dependência das rodovias.

Segundo o presidente da Associação dos Engenheiros e Arquitetos de Metrô (Aeamesp), Pedro Machado, “Vivemos o apagão logístico com a recente greve dos caminhoneiros e sabemos que precisamos reverter a matriz de transporte do Brasil. Não podemos ficar com uma participação de 65% de caminhão na matriz, é inviável<sup>2</sup>”. Para a opinião pública o mais vantajoso teria sido adotar a coexistência de diferentes meios de transporte em um mesmo local.

Por isso, é necessário que haja estudos que tenham como principal objetivo a contribuição para um melhor entendimento sobre a importância das malhas ferroviárias. Pretendemos colaborar a partir de uma análise de cunho historiográfico que seja capaz de remontar a importância e o que significou a implantação das linhas férreas para o Estado de

---

<sup>2</sup> Fonte: <http://agenciabrasil.ebc.com.br/economia/noticia/2018-08/evento-discute-em-sao-paulo-expansao-da-malha-ferroviaria-brasileira>. Acessado em: 26 de dezembro de 2019.

Sergipe. Somente com isso é possível entender o legado que a falta de apoio ao sistema ferroviário deixou para a atualidade.

O tema “ferrovias” torna-se bastante oportuno e necessário para pesquisas na área da História, assim como em várias outras áreas do saber científico. É um objeto importantíssimo e que é capaz de produzir respostas para alguns questionamentos que surgiram recentemente. Há, portanto, diversas vantagens ou benefícios no desenvolvimento de pesquisas sobre as ferrovias.

Portanto, objetivamos que o produto desta pesquisa seja alicerçado na finalidade de ratificar, baseado na experiência, as marcas deixadas pelo imaginário ferroviário nas memórias da sociedade sergipana em distintas etapas do século XX. Para isto, estamos fincados em aportes teóricos relacionados com os conceitos de Memória, Imaginário e Mentalidade, para que consigamos perceber de que forma a ferrovia continuou na Memória da sociedade sergipana.

A metodologia de revisão bibliográfica acerca das ferrovias em Sergipe é o princípio norteador dessa narrativa histórica. As abordagens aqui utilizadas objetivam contemplar devidamente os tipos de fontes que utilizamos. Para isso, a pesquisa amparou-se na dimensão do conhecimento historiográfico da História Cultural ou, mais especificamente, sobre a memória. A escolha desse campo foi só possível a partir de concepções teóricas e metodológicas estudadas na disciplina “Tópicos especiais em Memória e Identidade”, ministrada pelo Dr. Claudefranklin Monteiro, e das orientações proferida pelo mesmo.

Após uma guinada nos estudos sobre o tema, durante o curso de mestrado, tomamos conhecimento de uma obra ímpar que nos auxiliou no trabalho da relação entre o conceito de memória e o de objeto ou local, seja ele físico ou psíquico. Com essa obra, fomos capazes de absolver os preceitos conceituais da historiadora alemã Aleida Assmann. Ao adaptarmos o conceito de “Espaços de Recordação”, tese basilar da autora, para o objeto desta pesquisa foi possível compreendermos diversas nuances que permeiam o diálogo entre memória e história direcionada a um local, que se trata do espaço de recordação.

Para tratar do simbolismo e dos discursos que se prolongaram nas memórias sobre o trem em Sergipe, usamos o aporte teórico de Roger Chartier. Assim, foi possível desenvolver o problema da relação entre Prática e Representação produzido a partir da experiência das linhas férreas. Os conceitos desenvolvidos por Chartier serviram como instrumentos capazes de demonstrar, inclusive, a interiorização do simbolismo da luta pelo poder que se enraizou no imaginário ferroviário sergipano. Aliada a esses conceitos, usamos também, mas com

menor ênfase, a noção de “Poder Simbólico”, desenvolvida pelo sociólogo francês Pierre Bourdieu.

A respeito da metodologia, esta pesquisa é pautada pela História do Discurso como modelo de tratamento das fontes. Esse estilo de abordagem foi desenvolvido pelo historiador estadunidense Robert Darton e consiste no método da “descrição densa”. Por ele foi possível extrair o que está por trás do texto presente nas fontes. Essa metodologia é a que melhor abarca o tipo de documento que será a base de nosso trabalho: os discursos de jornais de época.

Por conseguinte, tendo em vista a tudo já exposto anteriormente, temos o objetivo de que a nossa pesquisa se debruce sobre a “detonação” de memórias e que estas sejam acessadas através de fontes escritas, orais e até iconográficas. As fontes escritas utilizadas em nosso trabalho encontram-se em formato digital (por conta da indisponibilidade de nos ausentarmos do trabalho para pesquisar em arquivos físicos). Em sua grande maioria, as fontes jornalísticas foram adaptadas para arquivo digital pelo Grupo de Pesquisa GPCIR, através do projeto *Nuntium e Clio* coordenado pelo Dr. Lindvaldo Sousa. Elas são compostas de uma série de jornais sergipanos da primeira metade do século XX, além de outros anteriores que não serviram de apoio para a escrita de nosso trabalho. Os arquivos digitais foram cedidos pelo próprio coordenador do GPCIR e encontram-se em mãos. Uma segunda parte desses jornais digitalizados está disponível na hemeroteca digital da Biblioteca Nacional. São fontes de fácil acesso e que estão disponíveis a todos que desejem buscá-las.

O tratamento metodológico foi realizado da seguinte forma: primeiramente, uma seleção das notícias que abordam as ferrovias como tema; em seguida, foram realizadas leituras e releituras para poder extrair, ao máximo, o conteúdo ali descrito; após isso, fizemos a transcrição do documento, pois muitos se apresentam em mal estado de conservação e por pouco não se perderam no tempo; e, enfim, foram feitas anotações que contribuíram com a futura escrita da dissertação.

Já em relação ao uso de fonte oral, a diretriz metodológica adotada é a de entrevistas, algo próprio do modelo da História Oral. Estas são utilizadas para a compreensão do passado, ao lado de outros tipos de fonte. Além disso, as fontes orais puderam permitir a compreensão de como indivíduos, ou um grupo dos mesmos, sentiram e viveram as ferrovias. Quanto à execução da pesquisa desse tipo de fonte, optamos por praticar entrevistas livres, com ênfase na produção do discurso pelos próprios entrevistados. Isso permitiu maior fluidez no seu processo individual de rememoração.

Este estudo também contém uma iconografia sobre as linhas férreas sergipanas, que é de imensa importância para a nossa pesquisa, uma vez que retrata a ferrovia como espaço vivo de recordações ou ainda como um detonador de memórias. Sem falar ainda no aspecto ilustrativo, pois a iconografia serve de experiência visual para aquilo que estaremos tratando. Além disso, ela agrega maior conteúdo para o texto da dissertação, conseguindo retratar mais do que as palavras são capazes de dizer.

Referente à metodologia aplicada no tratamento das fontes iconográficas, apenas utilizamos parâmetros de seleção com base em sua importância, em seu poder de agregar valor ao texto e em seu caráter ilustrativo, que é extremamente necessário no nosso caso. Por fim, depois de feita a catalogação dessas fontes e das partes nas quais as ferrovias são retratadas, foi realizado o exercício de análise e interpretação das mesmas, seguindo o nosso aporte metodológico.

A partir de agora iremos nos aprofundar na história da ferrovia morta-viva em Sergipe. Para utilizarmos esse termo, pedimos permissão ao Dr. Severino Vicente da Silva, Professor Associado da Universidade Federal de Pernambuco, responsável por cunhá-lo durante a submissão desta Dissertação à banca de Qualificação, composta ainda pelos Professores Dr. Antônio Lindvaldo Sousa e Dr. Claudefranklin Monteiro Santos, em agosto de 2020.

A presente dissertação está dividida em três partes, cada um com seus respectivos subtópicos, que terão a função de esquematizar a abordagem do nosso tema. A primeira parte, nomeada *Os Trilhos na Prática*, temos como objeto os primeiros anos de funcionamento das ferrovias em solo sergipano (1913-1915). Nela, discutiremos sobre as inaugurações das estações ferroviárias em Sergipe e em seguida sobre a atuação dos trilhos. Para tanto, faremos uso do conceito de Progresso a fim de compreender a dualidade entre o trem idealizado e o concreto.

A segunda parte, chamada *Os Trilhos na Notícia*, aprofunda-se nos discursos presentes em jornais sergipanos, compreendendo como a figura das ferrovias foi modificando-se ao longo dos anos. Tem o objetivo principal de mostrar como a ferrovia foi idealizada nos textos jornalísticos e, após isso, traçar um perfil da trajetória ferroviária até meados de 1950, anos marcados pelo maior acidente ferroviário da história do Brasil e pela inauguração da segunda estação ferroviária de Aracaju.

E na terceira e última parte, intitulada *Os Trilhos na Memória*, o presente estudo vislumbra uma nova perspectiva. Nela, trabalhamos os resquícios ferroviários na memória de quem viu e viveu a ferrovia sergipana. Temos o intuito de dar lugar às memórias ferroviárias, incluindo diferentes leques como, por exemplo, a memória afetiva, de cunho psicológico,

interligada com a patrimonial. Visamos a demonstrar a perpetuação da ferrovia nas memórias dos sergipanos como detonadora e, também, espaço de recordações.

## I

### OS TRILHOS NA PRÁTICA

O início da Primeira República no Brasil é, notoriamente, o mais frutífero período para a implantação das linhas férreas na região que hoje conhecemos por Nordeste e, especificamente, em Sergipe. É, certamente, o período de maior fervor no que tange ao desenvolvimento e modernização do país até então. Fato que caracteriza um movimento na tentativa de ruptura com as estruturas que restavam do regime imperial.

Para se ter uma ideia, o primeiro momento de clara edificação de ferrovias foi apresentar resultados apenas nos anos derradeiros do Império, de 1880 a 1888, quando foi executada a construção de uma média de 712 km/ano. Em 1873 a malha ferroviária em solo brasileiro, que era de 1.129 km, chegou a se transformar em uma extensão total de 9.583 km no último ano do Império, segundo dados do IBGE presentes na obra *I centenário das ferrovias brasileiras*, de 1954. Parece muito, mas ainda é bastante inferior aos números do início do período republicano que, até o ano de 1914, foi responsável por proporcionar a construção de mais de 42 mil quilômetros de estrada de ferro. Segundo Caio Prado Júnior, não houve outro momento que se tenha produzido um índice tão alto de desenvolvimento em tão pouco tempo na história do Brasil.

Nos primeiros anos do regime republicano, tentava-se impor os ideais de ordem e progresso de forma prática, e as ferrovias se tornaram a corporificação do ar progressista que rompia barreiras, antes inalcançadas, do território brasileiro. “*Em termos relativos, o progresso no período que ora nos ocupa será mais acelerado que em qualquer outro momento posterior*” (PRADO JÚNIOR, 1981, p. 125). É nesse contexto de ruptura com a monarquia e implantação do regime republicano, que a difusão da malha ferroviária encontrou o seu apogeu e expandiu-se de uma maneira significativa. A partir desse momento as ferrovias passaram a serem construídas sob uma nova perspectiva, a da modernização.

De maneira geral, a construção das linhas férreas no Brasil está dividida em quatro fases. A primeira está situada no início da segunda metade do século XIX e tem como principal financiador e entusiasta o empresário Irineu Evangelista de Souza, o famoso Barão de Mauá<sup>3</sup>. Na obra “História da Riqueza no Brasil”, o autor Jorge Caldeira faz uma menção

---

<sup>3</sup> Barão de Mauá, ou Irineu Evangelista de Souza, foi um famoso empresário brasileiro que enriqueceu por meio de compra de ações no Banco do Brasil e, após isso, investindo nas primeiras indústrias do país. Sempre contando com apoio do capital inglês, o Barão de Mauá foi o responsável pela criação da primeira ferrovia brasileira.



sobre a importância do homem Barão de Mauá e suas contribuições, não só em relação às ferrovias, mas de forma geral. Ele diz o seguinte, acerca da ilustre biografia:

Nascido no Rio Grande do Sul em 1813, órfão aos 5 anos de idade, Irineu Evangelista de Sousa foi enviado com 9 anos para trabalhar no Rio de Janeiro, a princípio como caixeiro, tornando-se depois gerente e sócio de uma empresa comercial. Nesse tempo completou, por conta própria, uma sólida formação em economia, lendo os livros emprestados por seu patrão – e depois sócio – escocês. Consolidou a formação com uma viagem pela Inglaterra, onde viu de perto não apenas as fábricas e os operários, mas todas as instituições do capitalismo triunfante. (CALDEIRA, 2017, p. 288-289).

Assim, o Barão de Mauá foi o responsável pela construção da primeira ferrovia brasileira: a Estrada de Ferro de Petrópolis. Edificada em 30 de abril de 1854, possuía cerca de 14 quilômetros e foi oriunda de recursos particulares. A locomotiva que realizava o pequeno trajeto foi nomeada de “A Baronesa”, em homenagem à esposa do próprio Barão de Mauá.

Esse acontecimento, inclusive, foi retratado no filme “Mauá – O Imperador e o Rei”, de 1999, dirigido por Sérgio Rezende. A obra retrata a vida de Irineu Evangelista (protagonizado por Paulo Betti) e a sua relação com Dom Pedro II (interpretado por Rodrigo Penna) e em uma parte do filme é encenada a inauguração da linha férrea de Petrópolis.

A segunda fase se deu nos anos finais da Monarquia, mais precisamente entre os anos de 1873 e 1889. Ela se notabilizou pela tentativa de expansão ferroviária através do território nacional, chegando a eixos importantes da economia brasileira, como o norte da atual região Nordeste e em estados da região Sul, além de Minas Gerais. Esse foi o primeiro período com volume mais acelerado na construção das ferrovias, justamente nos anos finais do Império. E, como mencionado anteriormente, a malha passou a ter quase 10.000 km de linha férrea no último ano do Regime Monárquico.

A terceira fase é marcada pelas intensas e inúmeras tentativas de realizar uma expansão ferroviária que marcasse época e rendesse os louros ao Regime Republicano. É fato que os números de quilômetros férreos construídos foram maiores do que durante os anos imperiais. Todavia, não surtiram os efeitos esperados. Em 1908, último ano dessa fase, a ferrovia nacional passou a contar com pouco mais de 17.000 km de extensão.

Entre os anos de 1909 e 1929 temos a quarta fase, segundo os dados do IBGE. Esta possui o período responsável pelo maior surto ferroviário, que se deu entre os anos de 1909 a 1915 onde foram concluídas as construções de, em média, 1.207 quilômetros de trilhos por

ano. No último ano desse período, a malha férrea nacional já ultrapassava a marca dos 27.706 quilômetros, de acordo com o *Guia Geral das Estradas de Ferro*.

Contudo, os últimos anos da quarta fase também retratam o declínio na construção de linhas férreas, tendo como consequência a predileção pelas rodovias. Durante os anos do governo Vargas, por exemplo, a construção de linhas férreas cai para menos de 150 quilômetros por ano. Tendo, aliás, um decréscimo de -3 quilômetros no ano de 1939. A ferrovia nacional, de maneira geral, inicia então o seu processo de morta-viva.

Assim sendo, as primeiras décadas do Regime republicano foram as responsáveis pela aceleração no crescimento da malha ferroviária nacional. Contudo, lembramos que a República se iniciou ainda no século XIX e que, logo de início, não conseguiu alavancar as obras férreas da forma desejada. Muito disso por conta de ser um momento turbulento de mudanças em sistema de Governo, etc. Assim, o “buum” ferroviário surgiu somente a partir da segunda década do Período Republicano, ou seja, no início do século XX. Este, com certeza, foi o momento mais auspicioso para a história da ferrovia no Brasil. Jorge Caldeira, novamente na obra “História da Riqueza no Brasil”, descreve esse período como o de maior investimento em infraestrutura no ramo ferroviário no país:

No período, o maior investimento em infraestrutura ocorreu no setor ferroviário. Em 1890 havia 9,9 mil quilômetros de linhas férreas no Brasil. E 1900, as linhas estendiam-se por 15,3 mil quilômetros. Em 1910, chegaram a 21,3 mil quilômetros; em 1920, a 28,5 mil quilômetros. Em 1930 atingiram 32 mil quilômetros, mais do que o triplo do momento da mudança de regime. Outro indicador de desempenho é a tonelage das mercadorias transportadas pelas estradas de ferro. Em 1904, foram 4,3 milhões de toneladas. Em 1910, 6,9 milhões. Em 1920, 16,5 milhões. Em 1929, 25 milhões – seis vezes mais que no momento inicial, mostrando que as cargas de mercadorias cresceram em volume bastante superior à quilometragem das linhas. (CALDEIRA, 2017, p. 581).

É importante salientar que, embora o período republicano tenha sido o mais produtivo em quilometragem construída, é lá no Império Brasileiro que foi dado o pontapé inicial. Os anseios de Dom Pedro II e a sua visão de futuro possibilitaram a inserção das ferrovias no Brasil.

Vejamos a seguir um gráfico que retrata a evolução da malha ferroviária brasileira, fazendo comparativo entre dados do IBGE e da Revista Ferroviária, que manteve sua atuação até o ano de 1945:

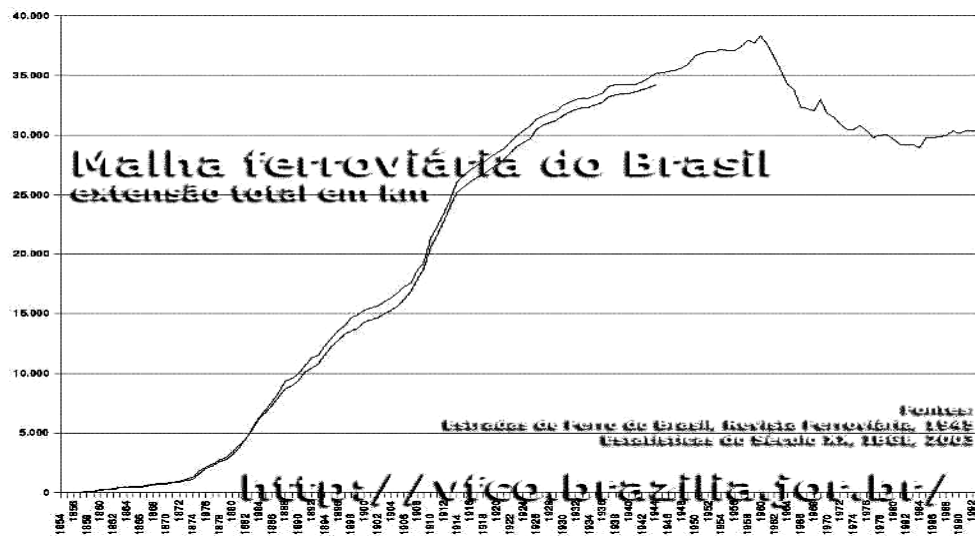


Imagem 01 - Evolução da Malha Ferroviária Brasileira. Fonte: <http://vfco.brazilia.gov.br/Planos-Ferrovirios/evolucao-quilometrica-das-ferrovias-no-Brasil.shtml>. Acessado em 26 de outubro de 2020.

Há ainda o que poderia se chamar de quinta fase, que se deu por volta da segunda metade do século XX, onde houve um considerado número de ferrovias que foram construídas. Porém eram tipos de ferrovias que se notabilizaram pelo transporte exclusivo de cargas. Dessa maneira a ferrovia no Brasil estava deixando, desde essa época, de cumprir uma função social. Sim, isso mesmo. Pois além da função econômica existia a função social (e porque não cultural) de transporte de passageiros.

No caso de Sergipe, a situação destoava do contexto nacional. Entretanto, antes de adentrar no assunto, é necessário destacar que os meios de transporte nessas terras eram bastante precários. O principal meio de transporte de mercadorias era o fluvial. O meio terrestre praticamente inexistia, excetuando os de cunho mais primitivo. Quando havia, basicamente se baseava em estradas de terra bastantes ruins por onde passavam carros de bois ou afins e que nos períodos de chuvas tornavam-se barreiras intransponíveis. Segundo Passos Sobrinho, “a inexistência de um verdadeiro sistema capaz de transportar mercadorias [...] era reconhecida como uma das principais causas do atraso econômico a que estava submetida a Província” (PASSOS SOBRINHO, 1983, p. 50). Assim, as ferrovias se mostravam uma solução extremamente necessária.

O primeiro projeto ferroviário a ser pensado para Sergipe partiu por meio do Decreto Imperial nº 4.916, de 30 de março de 1872<sup>4</sup>. Diferente de outros posteriores, este direciona as ferrovias para a região Centro-Sul do Estado, excluindo a faixa litorânea. Este fato mostra a força e importância de cidades com forte produção de cereais no cenário sergipano.

Contudo, essa ideia perdeu força com o fim do período imperial e as ferrovias só voltaram à pauta com o advento da República, conforme foi mencionado. A partir daí um novo traçado ganha força e se torna o embrião das ferrovias em Sergipe. Um traçado que fosse capaz de interligar litoral e sertão, do Rio Real ao São Francisco. Segundo palavras da historiadora Almeida:

Expandindo-se como o sistema mais moderno e rápido de comunicação terrestre, a via férrea podia representar alternativa válida para tornar os centros econômicos de maior importância mais eficientemente comunicantes com o porto de exportação. Como zonas algodoeiras do Norte (Propriá - Aquidabã) e do Centro (Itabaiana - N. S. das Dores) e a zona agrícola mais interior (Simão Dias - Itabaianinha), produtora de café e cereais, não dispunham de facilidades para o escoamento de sua produção, as primeiras propostas de construção de linhas férreas pensaram em tomar a direção de Propriá e Simão Dias (ALMEIDA, 1984, p. 238).

Ao longo dos anos, o período entre os passos iniciais do projeto até a sua aprovação, a linha férrea em Sergipe passou por diversas alterações. De forma básica, o que ficou foram os trilhos do eixo Sul/Norte, excluindo o ramal que facilitaria a ligação entre o litoral e sertão. Em meados de dezembro de 1903, o projeto ferroviário Timbó-Propriá foi, enfim, aprovado através do Decreto nº 1.126/1903<sup>5</sup>. Todavia, a ordem de serviço para início das obras tardou e chegou somente em 1908 com o Decreto nº 7.171, de 12 de novembro do mesmo ano.

Autoriza o contrato de construção da Estrada de Ferro de Timbó a Propriá. O Presidente da República dos Estados Unidos do Brasil, usando da autorização conferida no decreto legislativo n. 1126, de 15 de dezembro de 1903 e no art. 22, n. VII, da lei n. 1841, de 31 de dezembro de 1907, e tendo em vista, outrossim, o processo da concorrência aberta por edital de 23 de julho do corrente ano para a construção da Estrada de Ferro de Timbó a Propriá, decreta: Artigo único. Fica o Ministro da Indústria, Viação e Obras Públicas autorizado a contratar com o engenheiro civil Austrícliano Honório

<sup>4</sup> Disponível em: <http://www2.camara.leg.br/legin/fed/decret/1824-1899/decreto-3128-7-outubro-1882-544765-publicacaooriginal-56258-pl.html>. Acesso em: 10 de dezembro de 2018.

<sup>5</sup> Disponível em: <https://www2.camara.leg.br/legin/fed/decret/1900-1909/decreto-1126-15-dezembro-1903-584978-publicacaooriginal-107861-pl.html>. Acesso em 14 de dezembro de 2018.

de Carvalho a construção da Estrada de Ferro de Timbó a Propriá, mediante as cláusulas que com este baixam, assignadas pelo mesmo Ministro<sup>6</sup>.

Valendo-se de todo esse percurso cheio de negociações, reviravoltas e modificações, os trilhos começaram a ser instalados em solo sergipano, estendendo-se até 1915 de forma completa. Foi um período cheio de nuances para estudar aspectos históricos, principalmente para pesquisadores que se dedicam às relações sociais ligadas ao mundo do trabalho, mas que não cabe nessa pesquisa dissertar a respeito.

Contudo, foi possível notar alguns aspectos que chamam a atenção e o direcionamento desse trabalho. Primeiramente, temos o intenso discurso desenvolvimentista ligado à ideia/conceito de progresso ou modernização. Em seguida, temos o entusiasmo perante à chegada dos trilhos no Estado, que pode ser notado de forma abundante no discurso dos políticos da época (vê-se que todos queriam ser o “pai” da ferrovia em Sergipe). Finalmente, temos uma mentalidade social entusiasmada com a atmosfera desenvolvimentista, algo comum da época, sobretudo entre os líderes detentores do poder. Todos esses aspectos se deram porque, mais do que um meio de transporte, também estava sendo construído um símbolo do progresso e da tida “civilidade”, o qual os governantes se glorificavam tanto por trazer.

Durante esse meio tempo, entre a aprovação do projeto e o início do funcionamento das ferrovias, podemos dizer que os trilhos já circulavam no imaginário e nos discursos oficiais. Estes se empenhavam em demonstrar que eram despendidos muitos esforços para que as ferrovias pudessem ser concretizadas de fato. Elas, mesmo antes de prontas, já eram colocadas como a mais valorosa obra já imaginada para o estado de Sergipe, capaz de solucionar grande parte dos problemas econômicos internos e externos. As ferrovias estavam por chegar e já se tornavam o maior bem do patrimônio sergipano, pelo menos é o percebido na documentação histórica.

### **1.1 As inaugurações da Ferrovia**

Em princípio, com a nomeação do ramal de Timbó, a linha que ligaria Alagoinhas a Sergipe foi iniciada em 1887 até a cidade de Esplanada, local onde ficou muito tempo parada. Aos poucos a linha férrea foi tomando corpo, sobretudo após o ano de 1908. Segundo Benevolo, “*A Bahia ao São Francisco conseguiu a concessão do ramal de Timbó, que depois*

---

<sup>6</sup> Disponível em: <http://www2.camara.leg.br/legin/fed/decret/1900-1909/decreto-7171-12-novembro-1908-527732-publicacaooriginal-1-pe.html>. Acesso em 14 de dezembro de 2018.

*de prolongado foi até Propriá, durante o período republicano, tomando-se a linha do estado de Sergipe*” (BENEVOLO, 1953, p. 262). O processo de edificação da linha férrea foi repartido em fases que se concretizaram em momentos distintos.

A primeira parte, que começava em Rio Real, na Bahia, dirigindo-se a Aracaju, foi finalizada em meados de 1913; a segunda marca a concretização de um ramal que tinha início em Aracaju com destino ao município de Rosário do Catete e foi concluído no ano de 1914; e finalmente a terceira parte, inaugurada em 1915, que ia de Rosário do Catete em direção à cidade de Propriá.

Ao todo a linha ferroviária que cortava Sergipe possuía estações localizadas em 20 municípios durante o período de inauguração<sup>7</sup>. As estações estavam presentes nas cidades de: Tomar do Geru, Itabaianinha, Pedrinhas, Boquim, Salgado, Itaporanga d’Ajuda, São Cristóvão, Aracaju, Nossa Senhora do Socorro, Laranjeiras, Riachuelo, Divina Pastora, Maruim, Rosário do Catete, Carmópolis, Japaratuba, Capela, Muribeca, Cedro de São João e Propriá.

Durante os primeiros anos, a linha férrea em Sergipe foi administrada pela CIA Leste Brasileiro<sup>8</sup>, que também possuía sob sua responsabilidade o comando de estradas de ferro em Alagoas, Bahia e Minas Gerais. Era uma companhia multinacional que possuía origem na França, mas com o capital que tinha a Bélgica como principal parceira econômica e administrativa.

Cada estação foi construída de acordo com a etapa de construção da linha férrea. A primeira etapa de inauguração contou com as cidades dentro do eixo que vai de Tomar do Geru até Aracaju, seguindo necessariamente esse roteiro. Além das estações, a linha férrea sergipana possuiu diversas paradas especiais<sup>9</sup>, que nada mais eram do que locais onde os trens paravam, mas que não tinham nenhuma estrutura de apoio e serviam somente para o sobe e desce de passageiros e/ou mercadorias.

A seguir analisaremos algumas das mais importantes estações que funcionaram durante seis décadas para transporte de passageiros e quase um século para o escoamento de produtos ligado ao ramo industrial.

---

<sup>7</sup> Posteriormente surgiu uma estação no município de Malhada dos bois, em 1944, mas que nesse momento está fora do recorte temporal trabalhado nesse capítulo.

<sup>8</sup> A Compagnie Des Chemins De Fer Fédéraux De L’Est Brésilien (CCFFEB) foi uma empresa de origem francesa e de capital franco-belga que exerceu suas atividades de 1911 a 1935. Fonte: [https://pt.wikipedia.org/wiki/Compagnie\\_des\\_Chemins\\_de\\_Fer\\_Fédéraux\\_de\\_l%27Est\\_Brésilien](https://pt.wikipedia.org/wiki/Compagnie_des_Chemins_de_Fer_Fédéraux_de_l%27Est_Brésilien). Acessado em: 20 de junho de 2020.

<sup>9</sup> Ao todo existiram 13 paradas especiais construídas ao longo do século XX, onde a maior parte se localizava no eixo São Cristóvão-Aracaju-Nossa Senhora do Socorro.



Imagem 02 - Mapa com o percurso da linha férrea em Sergipe. Fonte: [www.estacoesferroviarias.com](http://www.estacoesferroviarias.com). Acessado em: 20 de abril de 2020.

A primeira estação ferroviária de Sergipe foi nomeada Geru, e ficava localizada onde hoje em dia é o município de Tomar do Geru, na época ainda pertencente ao de Itabaianinha. Durante muito tempo, ela só serviu de ponto de apoio para as locomotivas que passavam por ali. Por não ser um posto de grande importância, não é possível encontrar fontes que o retratem no seu aspecto arquitetônico da época. O que resta são as ruínas que se encontram de pé, desafiando o tempo e, infelizmente, o desinteresse da sociedade em geral.

A estação de Itabaianinha foi do grupo das primeiras a serem inauguradas, no ano de 1913, na continuação da então linha do Timbó, que desde 1887 não era prolongada. A cidade já existia como município desde 1835. E se tornou então o primeiro ponto de embarque e desembarque no estado de Sergipe. Atualmente, o prédio da estação continua em pé, porém bastante deteriorado e sem uso algum conhecido.



Imagem 03 - Foto da Estação Itabaianinha, no município de mesmo nome, tirada em 1956 pela enciclopédia dos municípios brasileiros do IBGE, de 1958. Fonte: [www.estacoesferroviarias.com](http://www.estacoesferroviarias.com). Acessado em: 20 de abril de 2020.



O município de Boquim teve sua estação inserida na primeira fase de inaugurações, no ano de 1913. Na época, a estação da cidade se tornou muito importante, pois também servia para embarque de passageiros e mercadorias vindas do município de Riachão do Dantas. Segundo informações do site Estações Ferroviárias do Brasil, moradores de Riachão do Dantas chegaram a fazer uma estrada própria que facilitasse o acesso à estação de Boquim. Infelizmente não foram encontrados registros fotográficos da primeira sede da estação, restando apenas imagens que retratam o segundo prédio inaugurado em 1948.



Imagem 04 - Foto da estação Boquim, no município de mesmo nome, tirada em 1956 pela enciclopédia dos municípios brasileiros do IBGE, de 1958. Fonte: [www.estacoesferroviarias.com](http://www.estacoesferroviarias.com). Acessado em: 18 de abril de 2020.

A estação do município de Salgado também foi inaugurada em 1913. A partir da chegada dos trilhos foi que a localidade, até então um pequeno povoado às margens do rio Piauitinga, começou a se desenvolver, graças aos benefícios advindos da ferrovia. Também é importante destacar que outras localidades como, por exemplo, a cidade de Estância, fora dos trilhos, passaram a tirar proveito do uso da estação como meio de conexão com Aracaju, mantendo-se participantes no usufruto das linhas férreas. Salgado ainda teve mais duas estações, segundo dados do Guia Geral das Estradas de Ferro do Brasil, que na verdade não passavam de paradas especiais um pouco mais organizadas: Carlos Torres (1943) e Rio Fundo (1953).





Imagem 05 - Foto da estação Salgado, no município de mesmo nome, tirada em 1956 pela enciclopédia dos municípios brasileiros do IBGE, de 1958. Fonte: [www.estacoesferroviarias.com](http://www.estacoesferroviarias.com). Acessado em: 20 de abril de 2020.

A estação de São Cristóvão também está no conjunto das estações construídas na primeira etapa de inaugurações, em 1913, dando continuidade à linha do Timbó. Como é sabido por todos, a cidade remete ao século XVI e durante muito tempo foi sede da capital da capitania e também província de Sergipe, até 1855. Após esse período iniciou-se um momento de enfraquecimento da economia e do poder da “cidade mãe de Sergipe”, todavia, com a chegada das ferrovias aliada a instauração de fábricas de tecidos, São Cristóvão pôde respirar um pouco mais aliviada no campo da economia, gozando assim de um leve desenvolvimento. O município foi dono de quatro pontos de paradas especiais: Escurial (1913), Rita Cacete (1913), Tebaiada (1960) e Cerâmica (1960).



Imagem 06 - Foto da estação São Cristóvão, localizada no município de mesmo nome, presente na Enciclopédia dos Municípios Brasileiros, IBGE, 1958. Fonte: [www.estacoesferroviarias.com](http://www.estacoesferroviarias.com). Acessado em 22 de abril de 2020.

A última estação da série inaugurada em julho de 1913 foi a de Aracaju, que ligava a capital a Timbó. A cidade já se constituía como capital do Estado desde o ano de 1855. A partir desse momento, Aracaju pôde tornar-se integrada nas rotas comerciais de trânsito de passageiro por via terrestre, o que até então ocorria de forma bastante precária. Aracaju possuiu duas estações, a segunda sendo construída em meados dos anos 1940, porém a que interessa nesse momento é a inauguração da primeira estação, que era acanhada e modesta.

A primeira estação da capital sergipana ficava localizada onde hoje se encontra o Centro de Aracaju, próximo do Mercado Thales Ferraz, envolta em um local de grande efervescência de pessoas que estavam ali se deslocando diariamente. Seu funcionamento como estação principal perdurou até 1950, passando a servir como ponto de apoio e sendo demolida na década de 1960.

Mas ela logo perdeu espaço para a Segunda Estação Ferroviária de Aracaju inaugurada em 1950, que ainda se encontra localizada na Praça dos Expedicionários no bairro Siqueira Campos. Esta surgiu pela necessidade de um espaço mais amplo e capaz de abarcar a crescente demanda populacional. Aracaju também foi sede de dois pontos de paradas especiais, mas isso já no início da segunda metade do século XX, são eles: Jabotiana (1951) e João Cleófas (1952).

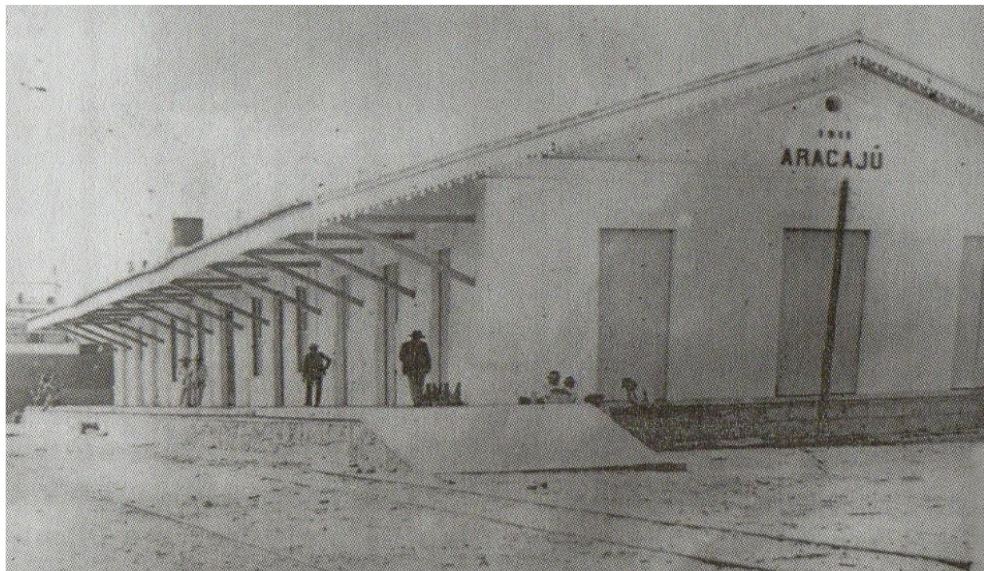


Imagem 07 - Foto da estação Aracaju, localizada no município de mesmo nome, tirada em 1920. Fonte: Melins, 2007, p. 188.

Dando início a segunda parte de inaugurações, realizadas em 1914, temos as estações das cidades de Nossa Senhora do Socorro, Laranjeiras, Riachuelo, Divina Pastora, Maruim e Rosário do Catete. As comitivas de festividades ocorreram no mesmo dia: 22 de março de 1914. Foi um trecho imprescindível para a comunicação da capital com cidades que são relativamente próximas e que têm papel importante no cenário político, histórico e cultural no estado de Sergipe.

A estação do município de Nossa Senhora do Socorro recebeu o nome de Cotinguiba, apesar de já ter sido chamada de Socorro durante alguns anos. Teve sua inauguração em 1914, no ramal aberto entre Aracaju e o município de Rosário do Catete. A cidade já existia como município desde 1868 e teve a estação na porção central do município. Até aquele momento o município não gozava de um bom grau de desenvolvimento, mas, a partir da chegada de ferrovia, começou a estar mais conectado ao processo de crescimento de Aracaju.

Assim como outras cidades, Socorro obteve pontos de paradas especiais que se encontravam distribuídos em duas localidades. O primeiro deles data da chegada das linhas férreas, 1914, e recebia o nome de Iburra. Segundo relatos, se tratava de um local simples, com uma espécie de posto ou guarita mais o espaço para embarque. Já o segundo ponto, localizado na região da comunidade Calumbi, recebia esse mesmo nome e foi criado no ano de 1948.



Imagem 08 - Foto da estação Cotinguiba, localizada no município de Nossa Senhora do Socorro, tirada em 1956 pela enciclopédia dos municípios brasileiros do IBGE, de 1958. Fonte: [www.estacoesferroviarias.com](http://www.estacoesferroviarias.com). Acessado em: 22 de abril de 2020.



A estação Laranjeiras, situada em município homônimo, teve sua inauguração em 22 de março de 1914, pela Linha Norte - km 445,768. Até então o município tinha uma importância bastante significativa, vale lembrar que Laranjeiras foi berço da primeira alfândega de Sergipe e se notabilizou por ser a maior produtora de açúcar cristal. A chegada das linhas férreas possibilitou uma ligação direta com a capital do Estado, fato que contribuiu ainda mais para o desenvolvimento da região.



Imagem 09 - Foto da estação Laranjeiras, localizada no município de mesmo nome, tirada em 1956 pela enciclopédia dos municípios brasileiros do IBGE, de 1958. Fonte: [www.estacoesferroviarias.com](http://www.estacoesferroviarias.com). Acessado em: 25 de abril de 2020.

Outra estação construída nesse mesmo grupo de inaugurações foi a situada no município de Maruim. Datada de 1914, ela fazia parte do segmento Aracaju-Rosário do Catete. Diferentemente das outras estações, esta era situada fora da sede. Tratava-se de uma localização estratégica, ao continuar a linha férrea em direção ao norte do estado. O município também possuiu um ponto de parada especial, construído no mesmo ano de inauguração da estação principal, que se chamava Caitetu, localizado na zona rural de Maruim.



Imagem 10 - Foto da estação Maruim, localizada no município de mesmo nome, tirada em 1956 pela enciclopédia dos municípios brasileiros do IBGE, de 1958. Fonte: [www.estacoesferroviarias.com](http://www.estacoesferroviarias.com). Acessado em: 26 de abril de 2020.

A última estação do segundo trecho de trabalho a ser inaugurada foi a do município de Rosário do Catete, em 22 de março de 1914. Inicialmente a estação de Rosário do Catete atuou como fim de linha da ferrovia sergipana, compondo o ramal Aracaju-Rosário do Catete. Contudo, com a terceira etapa de inauguração de estações, que se seguiriam até Propriá, em 1915, Rosário deixou de sediar o fim de linha.



Imagem 11 - Foto da estação Catete, localizada no município de Rosário do Catete, tirada em 1956 pela enciclopédia dos municípios brasileiros do IBGE, de 1958. Fonte: [www.estacoesferroviarias.com](http://www.estacoesferroviarias.com). Acessado em: 28 de abril de 2020.

Em 06 de agosto de 1915, houve um novo momento inaugural para estações e ramais sergipanos. A estação Carmo localizava-se no, até então, município de Rosário do Catete. Após 1922 houve um desmembramento, dando origem ao município de Carmópolis. Não foi possível localizar fotografias desta estação por meio de jornais ou sites, fato que expõe a pouca importância dada a este local que, até àquele momento, servia apenas de um interposto em direção a Propriá. Todavia, vejamos um mapa da época que traz a localização da estação:

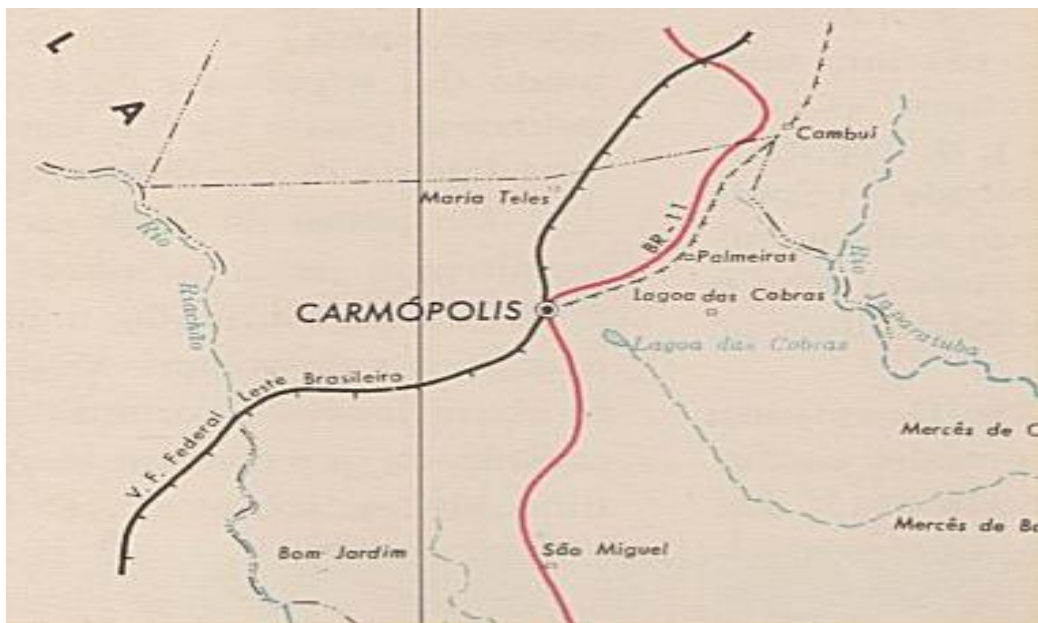


Imagem 12 - Mapa com a localização da estação do município de Carmópolis, presente na enciclopédia dos municípios brasileiros, do IBGE, de 1960. Fonte: [www.estacoesferroviarias.com](http://www.estacoesferroviarias.com). Acessado em: 26 de abril de 2020.

Seguindo a linha de inauguração das estações, vamos desembarcar em Capela. A estação recebia o nome de Murta, uma pequena localidade no município de Capela, e foi inaugurada em 1915. A partir desse ponto, saía um curto ramal em direção à porção urbana de Capela, ligando a cidade à estação. A chegada da ferrovia, como ocorrido em tantas outras cidades, promoveu o desenvolvimento da região que, daquele momento em diante, inseria-se na nova dinâmica econômica de Sergipe.



Imagem 13 - Foto da estação Murta, localizada no município de Capela, tirada em 1960 pela revista Correio dos ferroviários. Fonte: [www.estacoesferroviarias.com](http://www.estacoesferroviarias.com). Acessado em: 26 de abril de 2020.

Além de Murta, Capela possuía uma segunda estação que recebeu o mesmo nome da cidade. Ela se localizava no centro urbano e derivava de um pequeno ramal originário de Murta, que percorria cerca de 12 quilômetros. Por estar num solo elevado a 150 metros de altura em relação a Murta, o trecho sofria com constantes descarrilamentos e teve suas atividades encerradas em 1964, segundo o Guia Geral das Estradas de Ferro do Brasil.



Imagem 14 - Foto da estação Capela, localizada no município de mesmo nome, reprodução do livro Lampião e a Maria Fumaça, de Araújo e Bomfim. Fonte: [www.estacoesferroviarias.com](http://www.estacoesferroviarias.com). Acessado em: 29 de abril de 2020.



A penúltima estação, localizada no município de Cedro de São João, se chamava Batinga, nome do povoado em que se encontrava. Ela foi pouco relevante para o estado, vê-se pela falta de documentos lhe fazendo referência. Não foi possível, aliás, obter fotografias de sua inauguração ou do início de seu funcionamento.

Por último, temos a estação de Propriá, a última pertencente à linha que cortou Sergipe de sul a norte. Como já mencionado aqui, há desacordos quanto à data de inauguração. Segundo o IBGE, a estação foi inaugurada em 1920, mas os relatos documentais comprovam uma intensa atividade em anos anteriores, provavelmente desde 1915. Quanto à arquitetura, a estação é bastante singela, com uma estrutura que pode ser considerada padrão dos trabalhos realizados pela Cia. Leste Brasileiro:



Imagem 15 - Foto da estação Propriá, no município de mesmo nome, por volta dos anos de 1950, autor desconhecido. Fonte: [www.estacoesferroviarias.com](http://www.estacoesferroviarias.com). Acessado em: 02 de maio de 2020.

## **1.2 Personificação do Progresso**

O alvorecer ferroviário em Sergipe trouxe consigo o vislumbre do progresso. O trem foi o maior símbolo de modernização e poder do processo civilizatório — esse, ao menos, era o pensamento dominante anos antes da construção da linha férrea. No contexto sergipano, esse ideário chegou atrasado. Por isso, só na década de 1910, os conceitos de progresso, modernidade, civilização e afins ganharam relevância nos discursos locais.



Tais concepções discursivas resultaram do nascimento daquela que é considerada a “Belle Époque”<sup>10</sup> sergipana. O período tinha como diretrizes a difusão de novos aspectos de civilidade inspiradas na cultura dominante europeia. Elas também podiam ser encaradas como uma tentativa do regime republicano autoafirmar-se em detrimento da memória do regime anterior. Embebida no ar de modernização e progresso, a ferrovia se ajustou ao momento.

A ferrovia anunciava e realizava o novo, ao mesmo tempo em que nele inseria o velho e tradicional. Era como se descosturasse a trama das velhas relações sem destruí-las inteiramente, recosturando-as no sistema de significados e funções do primado do capital e de sua reprodução ampliada. Não atuava apenas no âmbito da economia, mas também no do reajustamento e refuncionalização das relações sociais, dos valores, das concepções. Juntava e separava as classes sociais, os passageiros da primeira classe e os passageiros da segunda classe. Reestamentalizava o novo transporte de massa ao pôr em circulação os moderníssimos, luxuosos, caros e segregadores trens a diesel, o Cometa, o Estrela e o Planeta, nos anos 20. A nova ordem – a ordem das separações que se juntavam sem se dissolver – legitimava as diferenças, os que tinham estilo e os que não o tinham (MARTINS, 2004, p. 12).

Todo esse anseio em que o discurso de progresso estava alicerçado se observava nas falas dos líderes da política sergipana. Algumas delas, entusiastas, esbanjavam expressões triunfantes quanto ao que era tido como o maior feito realizado no estado. Constantemente o ponto central das afirmações era o de que somente graças a determinado grupo político o “*sonho sergipano*”, como era retratado o desejo pela implantação das linhas férreas, havia se tornado realidade. Em menos de cinco anos, Sergipe passou a ter, ao todo, cerca de 300 quilômetros de linha férrea cortando o Estado de Sul a Norte.

O mundo ferroviário, de maneira geral, representava a chegada do progresso e do desenvolvimento aliada a uma série de contradições da sociedade. Mas que contradições seriam essas? Pode-se afirmar que eram os embates dos antagonismos que permeavam o meio social. A ferrovia surgiu em um momento de ruptura do modelo escravagista para o industrial, do Império para a República. Além disso, rompia os caminhos do campo à cidade.

A ferrovia não foi responsável por qualquer modificação na visão macrossocial. Mas ela foi fruto ou expressão da mudança. E, ao mesmo tempo, a ferrovia foi uma espécie de transformação que se corporificou concretamente na sociedade e, por isso, foram atribuídos a

---

<sup>10</sup> Expressão de origem francesa que representou uma fase de otimismo e de desenvolvimento no âmbito econômico, tecnológico, e cultural. Aos poucos foi apropriado por outras culturas para designar um período de maior de desenvolvimento. Fonte: [www.infoescola.com/artes/belle/epoque/](http://www.infoescola.com/artes/belle/epoque/). Acessado em: 05 de junho de 2020.

ela adjetivos que se articulam com conceitos de progresso, desenvolvimento e de modernidade.

O poder apelativo da consubstancialidade entre a ferrovia e o conceito de progresso imprimia um grande poder na mentalidade das sociedades. Foot Hardman, por exemplo, chama a atenção para os eventos de inauguração de ferrovias. Para ele, *“o momento oficial da primeira viagem é marco inigualável da projeção de um teatro vivo do mecanismo, em que a locomotiva é sempre ator principal, a estação e a linha os cenários reluzentes, e a massa dos que assistem à partida ou chegada, espectadores atônitos”* (HARDMAN, 1988, p. 182).

Em Sergipe toda essa idealização permaneceu. As ferrovias foram encaradas, principalmente pela elite da época, como o arquétipo do progresso e o ingresso de Sergipe no século XX. Porém, mais do que isso, as ferrovias eram a garantia da integração do território sergipano com os demais estados da região Nordeste. Era visivelmente notória, principalmente nas classes abastadas, a conexão entre ferrovia e progresso. Via-se no trem o modo de alcançar o almejado desenvolvimento econômico e também político.

Na prática, as linhas férreas traziam um grau de desenvolvimento em cadeia, sendo capazes de levar o progresso a tudo ao seu alcance. Era uma espécie de coexistências de “progressos”. Seguindo o pensamento de Le Goff, em sua obra “História e Memória”, *“talvez seja mais importante ainda a necessidade de termos de reconhecer, hoje, não só uma diversidade de domínio de progresso, mas também uma diversidade de processos de progresso”* (LE GOFF, 1979, p. 273). O mesmo conceito de progresso, difundido pelo autor, descreve esse como uma espécie de “desarrumação”. Ou seja, o progresso também seria a constante mudança, alteração, mutação ou transformação.

Para elencar alguns exemplos do desenvolvimento em cadeia, ou a rebote, das ferrovias, podemos citar: a oportunidade dos produtores de enviar mais insumos de maneira mais fácil e prática; a possibilidade de as indústrias conseguirem matéria-prima em maior quantidade, facilidade e velocidade, aumentando a produção; o melhor escoamento da produção (seja ligada a agropecuária ou indústria); a maior oportunidade para explorar o tráfego de pessoas, nesse caso cumprindo uma função social; o surgimento da demanda por mão-de-obra para a lida diária da ferrovia (trem, estação, linhas férreas, etc.).

Um maior grau de desenvolvimento, adquirido após a utilização dos caminhos ferroviários, veio através da possibilidade de tornar a economia estadual mais competitiva no eixo regional e também nacional. Sergipe pôde, finalmente, estar inserido no cenário nacional ao conseguir encurtar as suas distâncias que, apesar de não serem faraônicas, eram um complicador no custo de transportes de mercadorias oriundas do interior.

Mesmo em localidades imperceptíveis do ponto de vista econômico, a presença da ferrovia já significava a certeza de um grau mínimo de progresso. Em Sergipe havia estações onde hoje são os municípios de Salgado e Carmópolis, que eram apenas pequenas povoações em pontos estratégicos e, com a chegada do trem, passaram a se reorganizar tendo por base a ferrovia, gerando cada qual o seu núcleo urbano. Tudo isso graças ao fruto do progresso que acompanhava as linhas férreas. Os trens interligavam os grandes centros, desenvolviam os pequenos e faziam brotar novas localidades sob a ótica da modernidade.

Ainda assim, a presença da ferrovia não significou a ruína completa de outros meios de transporte, mesmo os mais rudimentares. Houve não só em Sergipe, mas em todo o Nordeste, uma relação de interdependência entre o mundo ferroviário e o de meios de locomoção/transporte já existentes. O escritor e jurista sergipano Bernardino José de Souza, em sua obra “O Ciclo do Carro de Boi no Brasil”, mostra que:

Bem é de ver que a locomotiva a vapor não eliminou totalmente os velhos meios de comunicação, não só pela escassa extensão das redes ferroviárias, mas também porque os carros e as tropas continuaram e continuam a conduzir para as estações terminais ou marginais os produtos agrícolas das proximidades, abastecendo, por dizê-lo, os seus vagões. (SOUZA, 1958, p. 188).

As ferrovias do Sergipe foram pensadas dentro de um projeto capaz de: permitir a comunicação com outros Estados, possibilitar o crescimento econômico das pequenas localidades pertencentes a circunvizinhança da zona ferroviária, escoar as produções e, não menos importante, permitir uma saída que ultrapassasse as barreiras do Rio São Francisco, tendo a Bahia como principal interessada nesse aspecto.

Para os líderes políticos da época, a ferrovia era necessariamente o progresso e vice-versa. Foi possível encontrar facilmente discursos pomposos que chamam para si os louros pela concretização do feito tão esperado, isso tanto nos discursos oficiais quanto nos presentes em periódicos. A ferrovia chegou com fama e se apresentou nos discursos de cunho progressistas antes mesmo de chegar, de fato, ao solo sergipano. O trem chegou junto com o conceito de progresso, iniciou-se dessa maneira uma mentalidade que marcou os discursos políticos da época.

Entre os dias de maior júbilo de minha vida, contarei este — 5 de Agosto de 1915 — em que, a testa do governo do Estado, tive a grata satisfação de ver partir desta Capital, ao som de estrepitosas aclamações, o trem inaugural do último trecho da Estrada de Ferro do Timbó a Própria e do seu importante

ramal da Murta a Capela. Na História de Sergipe, aquela data ficará, sendo uma das mais memoráveis e ao mesmo tempo um traço inextinguível do patriótico empenho com que os nossos representantes no Congresso Nacional, em 1903, se esforçaram pela conquista de tão grande melhoramento<sup>11</sup>.

O tão aclamado “sonho sergipano” se encarnava na concretização das obras ferroviárias, que acontecia na via terrestre e também no campo das ideias. O trem atuou desconstruindo antigos conceitos, realocando concepções que já pareciam bem estabelecidas e dando novos sentidos ao cotidiano sergipano. A *Sergipe Railway* nasceu com a finalidade de reestabelecer novas fronteiras e dar sentido à unificação do Estado. A empresa tinha também o intuito de elevar o processo civilizatório para todo o território sergipano, aproximando as áreas consideradas civilizadas daquelas que se encontravam distantes da mão invisível do progresso.

Outrossim, é importante observar que a concretização da ferrovia em Sergipe, junto aos benefícios promovidos pela mesma em outras áreas, significou a inclusão do estado nas diretrizes e ideais republicanos, o alcance da ordem e do progresso e o afastamento das memórias ainda vivas do período imperial. Esses aspectos não se restringiram a Sergipe, estando presentes na construção de todas as ferrovias durante a Primeira República. Esses fatores foram, inclusive, objeto de análises acadêmicas, nas quais se destaca o trabalho do historiador Gilmar Arruda, que afirma o seguinte sobre a relação entre a ferrovia e a ideia de progresso:

A ferrovia tornou a ideia de progresso e a sensação de velocidade inerente ao novo mundo que se abria em objetos palpáveis. As distâncias diminuía, as mercadorias e as pessoas chegavam mais rápido e com mais segurança aos seus destinos. A ferrovia carregaria para sempre a ideia de progresso por onde ela passasse. Passou a ser o símbolo do desenvolvimento capitalista do mundo contemporâneo. (ARRUDA, 2000, p. 107).

### 1.3 A consolidação das linhas férreas

Os primeiros anos de funcionamento ferroviário em Sergipe foram marcados por um entusiasmo intenso. Aos poucos, o público comum foi se familiarizando com o trem e os passageiros foram se tornando diversificados, dentro das possibilidades da época. O

---

<sup>11</sup> VALADÃO, Manoel Prisciliano de Oliveira. Mensagem apresentada à Assembleia Legislativa de Sergipe [...] pelo Presidente do Estado Manoel Prisciliano de Oliveira Valadão. Aracaju: Tipografia do “O Estado de Sergipe”, 1915. In: BRASIL. Relatórios dos presidentes dos estados brasileiros – 1891 a 1930. Disponível em: <http://memoria.bn.br/DocReader/DocReader.aspx?bib=720534&pagfis=1081>. Acesso em: 23 dez. 2018.

Historiador André Jesus, em sua dissertação de mestrado, apresentou o modo como os primeiros passageiros provavam o uso da ferrovia na prática: *“as tarifas de passagens tinham preços diferenciados, conseqüentemente, os usos dos vagões pelos passageiros e os serviços dentro dos vagões dos trens também eram diferenciados”* (2017, p.74). Por mais que a ferrovia estivesse funcionando, seu uso estava sendo restrito a poucos ou, ao menos, chegando de forma diferenciada às distintas classes sociais.

Da mesma maneira que a chegada da ferrovia proporcionou uma série de mudanças sociais e econômicas benéficas, também provocou tensões entre grupos sociais. De um lado, havia a nata culturalmente dominadora que determinava os preceitos de utilização da ferrovia e do outro o grande público ligado aos setores populares que participavam do dia a dia ferroviário principalmente como subalternos.

Os anos posteriores à inauguração da ferrovia mostram a articulação do discurso progressista. Houve, de fato, inúmeros avanços no campo econômico, possibilitando uma autossuficiência do Estado no que tange à mobilidade de mercadoria e matéria-prima, tanto no mercado interno quanto no regional. Ao mesmo tempo, houve considerável nível de desenvolvimento nas localidades à beira da ferrovia, com efeitos sobre a valorização do território, a povoação e a urbanização. A malha ferroviária alcançou um dinamismo antes nunca visto. Por isso, enquanto de um lado houve o desenvolvimento rápido de algumas povoações, houve também outras que provaram o sabor da decadência ou do atrofiamento por não usufruírem da proximidade dos trilhos.

Como já mostrado, o progresso nos anos iniciais de funcionamento da rede ferroviária pôde ser comprovado na prática. Longe dos louros e glórias contidas nos discursos e no imaginário da alta sociedade sergipana, o progresso também possuía uma faceta cruel e fatídica. Afinal, ele também provocava desigualdade, resultando em espaços marcados pela separação social.

O objetivo da ferrovia em Sergipe foi cumprido. Foi criado o tráfego no eixo Norte-Sul, permitindo a interligação entre os estados da Bahia e Alagoas, além de ter-se permitido uma melhor comunicação e acesso das cidades do interior à zona portuária. Dessa maneira, os produtos originados no interior passaram a circular com maior facilidade até o mais importante local de exportação. E ainda podemos citar o fato de que o Sergipe passou a participar de um roteiro de encadeamento regional e nacional.

Os primeiros anos de funcionamento da linha férrea mostraram a existência de um bom grau de avanço econômico e também cultural. A ferrovia mudou não só o campo econômico assim como refinou os costumes ou hábitos dos sergipanos. Na maioria dos casos,

as estações passaram a ser local de reunião e aglomeração das pessoas que acompanhavam diariamente as partidas e chegadas nas plataformas.

Ao mesmo tempo em que as estações eram locais repletos de significados culturais e sociais, também conservavam o seu caráter pragmático. Por um lado, havia o convívio de classes sociais distintas que utilizavam o trem como meio de transporte – pessoas aflitas ao ver um familiar partir, ansiosas por ver outros chegarem, as que iam somente para encontrar os amigos (algo que foi muito comum nas cidades do interior), etc. Por outro lado, os trens transportavam gêneros alimentícios, mobilizando o poder econômico das localidades ao seu alcance.

Um grande exemplo das mudanças provocadas pela chegada da ferrovia na economia e nos costumes dos sergipanos é o município de São Cristóvão. Como sabemos, esta cidade entrou em um processo de atrofiamento após a mudança da capital para Aracaju, em 1855 e, a partir da chegada da linha férrea aliada à instalação de indústrias têxteis, a antiga capital gozou de esperado progresso. De acordo com um artigo escrito por Amâncio Cardoso, na revista do Instituto Histórico e Geográfico de Sergipe:

A chegada da via férrea despertou a esperança de progresso no local. Alguns contemporâneos consideravam a chegada dos trens, 1913, e a inauguração da fábrica de tecidos, 1914, “como os dois mais eficazes veículos da ressurreição da mais velha cidade de Sergipe”. A partir de então, os costumes da população também são mudados. Um exemplo significativo é o do General José de Siqueira Menezes (1852-1931), que governou o Estado entre 1911 e 1914, ou seja, durante a instalação das ferrovias sergipanas. Nesse período, ele vinha de trem regularmente de São Cristóvão a Aracaju para os devidos despachos no Palácio e retornava para a estação da centenária cidade onde nascera (CARDOSO, 2011, p. 279-280).

O maior destaque cabia à estação de Aracaju. Em primeiro lugar por ser o coração da linha férrea sergipana, pois era o local do entroncamento do eixo vindo do Sul e início do outro que ia ao Norte com destino a Propriá. Por isso, era a estação mais completa e a sede administrativa da empresa franco-belga *Compagnie des Chemins de Fer Federaux du l'Est Brésilien*, responsável pelo comando da ferrovia. Também era nessa estação que funcionavam todos os outros tipos de ofícios desempenhados pela administração ferroviária. Havia, inclusive, um setor regulamentador que cumpria o papel de fiscalizar problemas de qualquer natureza que envolvesse os trens, desde o cumprimento dos horários pré-estabelecidos até a investigação de acidentes ou problemas técnicos dos trens.

Além de tudo isso, a ferrovia de Aracaju conseguiu desempenhar uma gigantesca importância, por conta de tudo o que tinha a oferecer de possibilidades às pessoas que a utilizavam constantemente. Ainda sobre os serviços desempenhados pela administração da linha férrea, na estação de Aracaju, o historiador André Luiz Sá de Jesus, em sua Dissertação, acrescenta que:

Os serviços prestados pela Estrada de Ferro Timbó a Propriá, como embarque e desembarque de passageiros e de produtos diversos (como açúcar, sal e coco) que chegavam do Porto de Aracaju nas embarcações ou de outras localidades, por via férrea; armazenagem de produtos; venda de bilhetes de passagens de 1ª e de 2ª classes; transmissão de mensagens telegráficas (JESUS, 2017, p. 52-53).

Atrasos e maus cuidados eram retratados continuamente em jornais e outros meios de divulgação, assim afirma André Jesus. Por esses e outros motivos, como o descaso na manutenção da linha férrea e grande número de acidentes, o contrato de administração da *Compagnie des Chemins de Fer Federaux du l'Est Brésilien*, que comandou a ferrovia sob regime de concessão entre 1912 e 1934, foi finalizado.

Também foi nesse contexto que o governo de Getúlio Vargas passou o comando da ferrovia em Sergipe para a Rede de Viação Baiana, criando a Viação Férrea Federal Leste Brasileiro (VFFLB). A partir desse momento, todo o sistema ferroviário sergipano respondia diretamente ao comando baiano, tornando-se uma espécie de grande ramal das ferrovias da Bahia. Somente entre os anos de 1973 a 1979 foi criado um regime de federação, no qual Sergipe passou a integrar a Rede Ferroviária Federal S.A. (RFFSA), porém é recorte temporal que será abordado mais adiante.

A ferrovia também conseguiu mostrar, na prática, que o seu ar progressista era válido de alguma maneira. As estações ferroviárias contribuíram imensamente para o crescimento, a valorização e o avanço de vários municípios, embora de alguma maneira também fizessem as povoações longe delas perderem influência. Por outro lado, muitas cidades beneficiadas pelos trilhos também enfrentaram a crise após o abandono das ferrovias, ficando estagnadas. Mas, de modo geral, a ferrovia contribuiu, de fato, para o fomento da urbanização e desenvolvimento de zonas que antes não passavam de povoados com pequenos aglomerados de pessoas.

Sobre essas questões, Suzete Santos Bomfim Feitosa, em sua tese de doutorado pelo Programa de Pesquisa e Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo da Universidade de Brasília, nos mostra dois exemplos distintos. O primeiro é o município de Salgado, que até

um pouco antes da ferrovia era um pequeno povoado e a partir desta conseguiu atingir a ativação da vida urbana aliada ao avanço populacional. Já o segundo ponto de análise é o município de São Cristóvão, uma das mais importantes cidades do estado, mas que vinha encolhendo e só reaqueceu a economia após o funcionamento dos trilhos.

Salgado, inicialmente referenciado como uma fazenda às margens do rio Piauitinga, pertencente ao município de Boquim, é um dos exemplos de ponto de parada da estrada de ferro que se transformou em cidade. A localidade teve rápido desenvolvimento ao se tornar ponto de chegada e partida de trens e ponto de embarque e desembarque da população dos municípios vizinhos, ensejando sua transformação em município. Em São Cristóvão, a chegada dos trens em 1913, em conjunto com a inauguração da fábrica de tecidos em 1914, foram consideradas por contemporâneos “como os dois mais eficazes veículos da ressurreição da mais velha cidade de Sergipe” (FEITOSA, 2014, p. 127).

O trem chegou. Não era mais o sopro idealizado do progresso e muito menos uma promessa. A ferrovia tornou-se realidade em Sergipe, tanto do ponto de vista concreto quanto do imaginário social. Já não cabia mais a frase “*é mais fácil ir à Europa do que a Sergipe*”, proferida em discurso pelo deputado Rodrigues Dória em 1903. Os trilhos dinamizaram a economia do Estado, possibilitaram a formação e o desenvolvimento de cidades, modificaram costumes e influenciaram a mentalidade dos sergipanos. E – por que não? – ajudaram a unificar o Estado de sul a norte. A ferrovia se fez ideia, antes de ser prática. E, ao se fazer na prática, permaneceu na ideia dos sergipanos.



## II

### NOS TRILHOS DA NOTÍCIA

Mesmo antes de se tornar uma realidade, a ferrovia já era abordada na imprensa sergipana no início do século XX. Corriqueiramente, eram elaboradas matérias, artigos de opinião, entre outros, que retratavam a penúria de Sergipe com relação a uma estrada de ferro cortando o seu território. Os jornais versavam sobre o retardamento econômico causado pela inexistência de uma ferrovia e sobre o fato de o Estado ser um dos únicos lugares do território nacional que não possuía, sequer, um só quilômetro de linha de ferro.

Os discursos presentes em jornais também retratavam a mesma visão que foi difundida nas versões vindas de postos oficiais, de que a construção de uma ramificação ferroviária contribuiria para o apogeu econômico do estado e pela edificação da civilidade e do progresso neste. Tais conceitos, inclusive, norteavam a sociedade no geral sob uma espécie de “futurismo”, noção difundida pelo Historiador François Hartog. Havia ainda a idealização de uma esperança constante em um futuro que fosse capaz de elevar o campo do bem-estar social e das esferas culturais e econômicas.

Os jornais sergipanos são o alicerce e o fio condutor deste capítulo. Durante a pesquisa, foi possível analisar um grande volume desse gênero textual através do formato digitalizado. Recolhemos textos que retrataram os usos e desusos da ferrovia em Sergipe. É importante frisar que os temas não chegavam aleatoriamente aos jornais, estando embebidos no contexto histórico da época, que por sua vez influenciava na produção do discurso jornalístico.

Não temos aqui uma visão pronta e acabada, apenas foi edificada uma análise a partir do conteúdo que restou na memória materializada dos textos jornalísticos. Houve, portanto, outros meios propagadores de notícias, mas que não conseguiram perpetuar-se o bastante para chegar ao conhecimento da sociedade atual. Além disso, vale lembrar que muita fonte de cunho oral se perde ou, simplesmente, desaparece com o tempo.

Seguindo os pressupostos de Robert Darton, em seu artigo Uma precoce sociedade da informação (2000), acreditamos nos seus ensinamentos de que toda época foi uma época de informação, cada uma de sua maneira. E a informação, por sua vez, nos leva a conhecer sobre a sua época em questão. Desse modo, existe a importância de conhecer a história da ferrovia em Sergipe, e tudo mais que a envolve, a partir do texto jornalístico como fonte histórica.

Este capítulo aborda os discursos presentes em jornais sergipanos com a finalidade de compreender como a figura das ferrovias modificou-se ao longo dos anos, mais precisamente entre os anos de 1913 até 1950. O objetivo aqui é mostrar como a ferrovia foi idealizada através dos textos de jornal e da memória perpetuada neles.

## **2.1 A ferrovia nos jornais sergipanos**

Como dito anteriormente, a ferrovia já aparecia nos jornais sergipanos bem antes de se tornar palpável. No fim do século XIX, ainda no regime monárquico, a ferrovia já era cobrada por parte dos jornais da época, que denunciavam a apatia dos líderes políticos. Isso se dava ao compararem o caso sergipano à estrutura de províncias vizinhas, que há algum tempo já contavam com sistema de trens.

As primeiras discussões apontavam a importância de um traçado que beneficiasse os grandes polos produtores de Sergipe, do litoral ao sertão. Seria a criação dos eixos Norte-Sul e do Leste-Oeste a única opção que atenderia verdadeiramente aos interesses sergipanos. Pois, por eles, a Província conseguiria ligar os centros produtores aos consumidores, dinamizando a economia local do ponto de vista agropecuário e comercial.

Há muito que, pondo à margem outras aspirações não menos nobres, deseje possuir a província uma estrada de ferro, que ligue os centros produtores dos centros consumidores, mas, apesar de haver uma lei especial concedendo garantia de juros e de achar-se já estudado o traçado de Aracaju a Simão Dias, até o presente dorme a questão da pasta do ministério da agricultura, não havendo a menor esperança de pôr-se em prática semelhante melhoramento. [...] A estrada de ferro de Sergipe quase que não é lembrada, principiando o esquecimento pelos augustos, que deviam recordar se que o futuro da província depende de tão útil estrada, como já muitas vezes se tem provado. Foi fatal o esquecimento! Nem uma palavra de conforto vibrou no parlamento, defendendo esse direito tantas vezes postergado, ficando ainda uma vez bem saliente que a deturpação conservadora vota a diferença e bem estar desta pobre e mal falada província<sup>12</sup>.

A partir da proclamação da República, é possível observar um silêncio nas discussões sobre a implantação das ferrovias. Todos os esforços foram deixados de lado por conta de um fato então mais importante: a troca de regime político no país. Tanto que as menções sobre o tema ferroviário voltaram somente no século XX. Nesse momento o republicanismo buscava demonstrar sua força, por isso, a implantação da ferrovia em Sergipe voltou à ordem do dia e, mais que isso, passou a se realizar de fato. Os discursos nos jornais mostram um entusiasmo

---

<sup>12</sup> Jornal A Reforma – Órgão do Partido Liberal, Aracaju, n°44, 1887, p. 01.

com a aprovação do projeto ferroviário, ajudam a reforçar a ideia de rompimento com os tempos de monarquia e, também, a exaltar a República.

Para a mentalidade sergipana do início do século XX, a chegada da ferrovia significava muito mais que um fato econômico ou de infraestrutura: era uma questão de honra. Nas fontes da época, encontramos a visão generalizada de que “O estabelecimento de uma estrada de ferro em Sergipe, além de ser de grande interesse nacional, concorrerá bastante não só para o desenvolvimento material como também para o seu levantamento moral<sup>13</sup>”. Desse modo, a instalação de uma ferrovia significava muito mais que somente avanço tecnológico na área de transporte. Segundo Lêda Rodrigues Vieira, em seu livro chamado *Caminhos ferroviários: um balanço da historiografia ferroviária brasileira*:

A expansão ferroviária brasileira não se justifica somente pelo viés econômico, mas também como forma de integrar os sertões brasileiros ao centro político e econômico, o sudeste do país, e garantir a realização do projeto de nação vislumbrado pelas elites brasileiras. No campo de trabalhos produzidos sobre as ferrovias no Brasil, alguns estudos abordam acerca da participação desse elemento técnico no processo de formação e modernização das cidades do sertão brasileiro durante o período republicano (VIEIRA, 2010, p. 192).

Há estudos que tratam o tema com maior propriedade. Dentre eles, podemos citar a monografia de conclusão de curso de Dayse Lima de Menezes, na qual é apresentada a existência de uma espécie de “exaltação da importância do trem” pela imprensa sergipana no início do século XX. Em seu trabalho, a autora afirma que “este era visto como fator de integração nacional” e principal responsável por tirar Sergipe do afastamento nacional, desenvolvendo novos vínculos e fomentando o aumento de sua relevância nacional.

A ausência da estrada de ferro é unanimemente destacada nesses artigos. Relacionaram a necessidade de construir a estrada de ferro no intuito de facilitar a comunicação e, especialmente, ligaram-na ideia de prosperidade, progresso e civilização. Os jornais passaram a registrar quase que diariamente a importância desse tipo de rodovia. O Correio de Aracaju e o Estado de Sergipe, especialmente, tinham em sua estrutura uma coluna específica sobre a ferrovia, principalmente na fase final do projeto e da construção da Estrada de Ferro Timbó-Propriá (MENEZES, 2000, p.20).

Incontestadamente, foi atribuído à ferrovia o dever civilizatório, progressista e até mesmo de produzir prosperidade, como é mostrado por Menezes. O trem era encarado como a

---

<sup>13</sup> Jornal Correio de Aracaju, Aracaju, 1907, p. 03.

única necessidade do Estado e, ao mesmo tempo, a solução de todos os problemas. A espera pela construção e início das obras transformou-se em um misto de apreensão e contemplação para a opinião pública desejosa de que tudo corresse como planejado e que a ferrovia suprisse suas altas expectativas.

Também houve, durante esse contexto histórico, o embate de dois entendimentos diferentes sobre os efeitos esperados da construção da ferrovia. Para os baianos e também os sergipanos da porção sul do estado, pouco importava o desenvolvimento de Sergipe: queriam apenas uma saída para o baixo São Francisco e, posteriormente, uma ligação com Pernambuco. Já para a maior parte dos sergipanos, o importante era a possibilidade de tráfego interno e comunicação com outros centros. Essa dualidade de ideias, ou até mesmo de mentalidades, é a perfeita descrição do conceito de “Mentalidade Fronteiriça”. Ou seja, um momento ou objeto que pode ser encarado de diferentes formas por olhares distintos, nesse caso em relação ao local de origem do observador.

Nesses mesmos anos que antecederam a construção da ferrovia, foi bastante comum a elaboração de um discurso crítico ao atraso causado pela inexistência das linhas férreas ou quaisquer outras formas de transporte, segundo vemos em textos da época. Entretanto, também existiam jornais que exaltavam o empenho de uma ou outra figura do campo político em tentar viabilizar a chegada dos trilhos, mas sempre de maneira tendenciosa.

Estando as construções a todo vapor, passaram a ser feitas duras críticas ao atraso das mesmas ou às condições dos operários no canteiro de obra (problemas como a falta de segurança, insalubridade, más condições de materiais de trabalho, etc.). Essa classe, por sinal, ficou às margens de toda expectativa criada pela chegada dos trilhos. Sofriam dura e diariamente com as exaustivas jornadas de trabalho em condições precárias, na maioria das vezes. O mundo do trabalho na construção de ferrovias, de modo geral, costumava ser conturbado, e no caso de Sergipe não foi diferente. Foot Hardman compara o exaustivo trabalho com direitos suprimidos a uma espécie de “escravidão moderna” que esteve presente em várias ferrovias do Brasil:

De todo modo, das condições específicas de produção dos caminhos de ferro ressalta a exigência de contingentes numerosos de trabalhadores em alta rotatividade, dispostos em ordem paramilitar e embrenhados em espaços dos mais insalubres. A história dos que fizeram esses caminhos é uma narrativa repleta de mortes, doenças, fugas, motins frustrados e anônimos. Operários de todos os recantos, nesse revolvimento assombroso de terras, igualavam-se por baixo, na condição de escravos modernos, despossuídos e prontos a perecer em holocausto aos senhores do novo maquinismo (HARDMAN, 1988, p. 130).

Os relatos mostram ainda a venda de mercadorias nos barracões dos trabalhadores por um preço extremamente elevado. Tal prática, corriqueira em trabalhos análogos à escravidão, aprisionava os trabalhadores, já que os deixava sempre em dívida. Havia ainda o não pagamento de dias proporcionais aos operários que deixassem o emprego antes de completar o mês de serviço.

Órgãos a favor dos operários foram organizados para denunciar os abusos sofridos pela classe durante a construção da Ferrovia Timbó-Propriá. Através dos jornais operários, trabalhadores conseguiam espaço para expor suas reivindicações e, em alguns casos, a sua voz alcançava a grande imprensa. Vejamos o trecho retirado do Jornal Folha de Sergipe, de 1909, como exemplo dessa prática:

Se são verdadeiras as informações acima, não podemos deixar de lamentar tão abusivo procedimento dos cessionários da nossa ferrovia com relação aos nossos pobres patrícios. Realmente nada mais contristador do que semelhante espoliação dos nossos infelizes conterrâneos, em uma época em que tudo caminha para o verdadeiro progresso social. E se é certo repetimos, tudo isso, os empreiteiros da construção da Estrada de Ferro do Timbó a Propriá estão demonstrando que não tiveram outro fito senão o de acumular parcelas em proveito próprio, embora que para chegar a realização de seu ideal tenham de pisar sobre os princípios até de humanidade. Aproveitar-se da crise avassaladora que Pompeia por todo o Estado, principalmente no interior, para empregar centenas de braços dos nossos irmãos, alicerçar com o suor de seu trabalho pesadíssimo. Uma fonte de futuras riquezas, e pagá-los por mínimo, dando-lhes em troca gêneros de péssima qualidade e por preços elevadíssimos, criando-lhes embarços para que abandonem o serviço antes de findo mês para não terem direito a mesquinho saldo, tudo isso é revoltante. E, no entanto, dizem, é o que está dando na construção da nossa tão almejada ferrovia. Confirmamos a nossa asserção passada, não sabemos para quem apelar a quem dirigir o nosso protesto contra a exploração de que estão sendo vítimas os nossos patrícios. Continuaremos, porém em nosso posto, firmes e resolutos na defesa de seus direitos<sup>14</sup>.

No contexto da inauguração da via ferroviária, vê-se a festividade pela concretização do que era o projeto mais ambicioso em abrangência territorial e de maior repercussão econômica no estado. Alguns jornais tinham espaços dedicados exclusivamente para atualizar as notícias sobre o andamento das obras, fato também apontado por Menezes em sua monografia. Esses espaços também divulgavam “viagens testes” realizadas por grandes figuras do campo político em companhia dos engenheiros responsáveis pela obra. Tais eventos serviam de propaganda para os grupos dominantes da política sergipana.

<sup>14</sup> Jornal Folha de Sergipe, Aracaju, 8 de agosto de 1909, n° 227, p. 3.

No escritório, recebeu os distintos visitantes os engenheiros Drs. Epaminondas Torres e Augusto Accioly e o ilustre coronel Adriano Carvalho, os quais gentilmente convidaram os distintos cavalheiros a percorrer os trechos de linha construídos. Em um dos carros da estrada, puxado pela possante locomotiva nº 3, tomaram assento S.S. Exs. e comitiva, percorrendo para o Sul até o Rio Poxim mais de 8 quilômetros de bem consolidada linha, e para o centro 6, tendo a estrada construída e em condições de tráfego para o Norte mais 8 quilômetros<sup>15</sup>.

A ferrovia já deixava de ser desejo e tornava-se fato. Era sucesso e, por isso, sua imagem foi utilizada maciçamente como meio de autoafirmação. Sua construção foi comemorada quase tanto quanto a sua inauguração, talvez porque antes os projetos em Sergipe não saíam do papel. Com a construção sendo executada, o funcionamento da ferrovia virou só uma questão de tempo e não mais um sonho inalcançável. Como bom exemplo dessa atitude, vejamos o trecho a seguir extraído do jornal Folha de Sergipe, edição de fevereiro de 1909:

De Manso  
Reina por toda cidade  
Uma completa alegria,  
Vai entrar em construção  
A decantada ferrovia

O sonho dos sergipanos  
Há tanto tempo afagado  
Terá o gosto de ser  
Agora realizado.

Os jornais todos da terra  
Em seus noticiários  
Com muita grandeza o diz  
Pelos sistemas mais vários

E tendo entusiásticos  
Sentindo coisas por dentro  
Já projetam as viagens  
Que vão fazer pelo centro<sup>16</sup>

Durante os anos de inauguração dos trechos da Ferrovia Timbó-Propriá (1913-1915), os jornais cederam ainda mais espaço às obras ferroviárias. Há uma grande profusão de artigos que discorrem sobre o fato, principalmente em 1913, marco da chegada dos trilhos à

<sup>15</sup> Jornal O Estado de Sergipe, Aracaju, nº 3337, 1910, p. 01.

<sup>16</sup> Jornal Folha de Sergipe, Aracaju, nº 177, 1909, p. 02.

capital, Aracaju. Os demais anos também são tratados com a mesma volúpia, porém em um número bem menor. Para compreender essa diferença, é necessário levar em conta que um espesso número de periódicos era sediado na capital.

Os discursos oficiais das Mensagens de Governo e os dos jornais tinham a mesma sintonia, quase inexistindo diferença entre estes e aqueles. Ambos davam as boas vindas às ferrovias do ponto de vista prático e do ideal. Quando se diz “ideal” significa o caráter simbólico da ferrovia, que é trabalhado no próximo ponto dessa obra.

Durante a cerimônia de inauguração do primeiro trecho, ocorrida em 26 de maio de 1913, uma comitiva baiana visitou várias estações, sendo recepcionada pela população sergipana. Tal comitiva era composta, principalmente, por políticos de renome e grandes personalidades da sociedade sergipana. Nesse primeiro momento a população pertencente às classes baixas cumpria o papel de apenas admirar e aplaudir a “chegada da modernização”. Assim, a ferrovia também se transformou em um espaço de poder ou, melhor dizendo, um palco de representação desse mesmo poder.

Ainda sobre a primeira inauguração, os jornais da época detalhavam, inclusive, o nome de todos os componentes da comitiva e seus respectivos cargos. Foi dado um grande destaque à presença do representante do Presidente da Bahia e a sua recepção pelo Presidente do Estado de Sergipe, Antônio José Siqueira de Menezes.

A presença de membros do clero, mesmo que de baixa hierarquia, era figurinha carimbada. Cabiam a Bispos ou Padres a função de participar da inauguração fazendo uso de seu poder religioso para abençoar ou benzer, melhor dizendo, as locomotivas, linhas férreas e estações.

Mesmo funcionando para grupos restritos desde fevereiro de 1913 e sendo inaugurada em maio desse mesmo ano, foi somente em julho que houve a cerimônia com a assinatura de termos que consolidou a primeira parte da ferrovia sergipana. Nesse momento também foi muito comemorada a concretização da comunicação com a capital baiana. Dessa maneira Sergipe estava incluído, de fato, na rota de circulação de bens e pessoas com o seu principal vizinho.

Conforme noticiamos, acha-se estabelecido o tráfego dos trens suburbanos entre esta capital e São Cristóvão, devendo a 14 do corrente serem iniciadas as viagens entre Bahia e Aracaju, para cujo fim partirá da estação da Calçada no dia 10 o trem nº 71. Anteontem, na sala principal da estação da estrada de ferro, foram assignadas as atas de entrega e recebimento do trecho da referida estrada compreendida entre Barracão e Aracaju, estações intermediárias e material rodante. Esses documentos tiveram as assinaturas

dos Drs. Couto Fernandes, engenheiro chefe do 5º distrito da Inspetoria Federal das Estradas, Silveira e Souza, engenheiro-fiscal do referido trecho, Austriciano de Carvalho e Epaminondas Torres, representantes da empresa construtora, e Victor Veé, pela Compagnie Chemins de Fer d'Est Brésilien e mais pessoas presentes ao ato. Às 5 horas da tarde de anteontem, partiu para São Cristóvão um trem de início do tráfego suburbano, que regressou ontem pela manhã, conforme o horário já publicado<sup>17</sup>.

No ano seguinte, em 22 de março de 1914, quando pronto o segundo trecho, as festividades de sua inauguração não obtiveram a mesma pompa. Esse novo trecho, que tinha início em Aracaju e seguia a Rosário do Catete, ficou sem destaque nos jornais sergipanos, não sendo possível achar fontes capazes de apresentar, detalhadamente, o nome de cada componente das comitivas. Segundo Jesus, é plausível que os grupos representados na cerimônia se compusessem, mais uma vez, de políticos, autoridades, membros da Igreja Católica (Padres ou Bispos), funcionários públicos e senhoras da alta sociedade sergipana.

Nesses anos a ferrovia também estampava espaços em jornais divulgando o cronograma de itinerários de viagens de trem. Em Estância, por exemplo, o jornal *A Razão* possuía uma coluna fixa, exclusivamente para anunciar os horários de trens com destino a Aracaju e Salvador a partir da estação do município de Boquim, por sinal a mais importante do sul do Estado. O itinerário era apresentado da seguinte forma: “Do Boquim para o Aracaju tem trens as terças e sextas feiras às 08:50, as quintas e domingos às 11:49. Do Boquim para a Bahia tem trens as segundas e quintas feiras às 14 horas e 54 minutos, as quartas e sábados às 12 horas e 15 minutos<sup>18</sup>”.

A inauguração do último trecho da ferrovia Timbó-Propriá, em 5 de agosto de 1915, contou com um destaque tão grande quanto o dado às inaugurações de 1913, quando a ferrovia chegou a Aracaju. Embora não se configurasse em cidades de tamanho relevante, o destaque se deu porque o trecho representava o momento final, a última ação da chegada da ferrovia em Sergipe. A partir desse momento o estado passou a ter saída direta para os dois estados vizinhos, Bahia e Alagoas.

Tendo fim de linha na cidade de Propriá, esse segundo trecho tinha início em Rosário do Catete e contava com uma extensão de, aproximadamente, 60 quilômetros. A festividade de inauguração contou, mais uma vez, com os membros da alta sociedade baiana e alagoana, com jornalistas, que ali estavam para cobrir o acontecimento, e também com músicos de

<sup>17</sup> Jornal *Diário da Manhã*, Aracaju, 1913, n° 686, p. 01.

<sup>18</sup> Jornal *A Razão*, Estância, 1914, n° 22 aos 30, p. 04.



banda marcial. O jornal *O Estado de Sergipe*, em seu editorial, publicou a seguinte declaração:

Da estação desta capital partirá hoje, às 10 horas, o trem inaugural conduzindo o Sr. Dr. Monteiro Almeida, Secretário do estado, que vai representando a Chemmis e da fiscalização e pessoas outras que vão inaugurar os dois últimos trechos da Timbó-Propriá, já entregues ao governo Federal. Na Capela será a comitiva recebida com festas, pernoitando ali o trem, donde sairá pela manhã de 06 com destino a Propriá, onde se preparavam estrondosas festas pelo motivo tão auspicioso da abertura do tráfego deste trecho ferroviário. O regresso a esta capital será feito dia 07. O Alferes do corpo de policia Agripino Muniz Barreto, seu ajudante de ordens Dr. Monteiro Alencar. Dr. Manoel Porfírio de Brito irá representando “O Estado de Sergipe”. [...] A inauguração do último trecho Rosário/Propriá, a convite chega a Propriá dia 06.08 às 14 horas e meia. Com delirante entusiasmo popular foi recebida à comitiva. A cerimônia inaugural deu-se acompanhado de duas filarmônicas locais, e no salão especial da estação, lavrou-se o ato inauguração oficial do último trecho Timbó-Propriá<sup>19</sup>.

Porém nem todos os membros da elite sergipana se entusiasmaram com a chegada dos trilhos. Fazendeiros, Políticos e Intelectuais do setor Oeste de Sergipe criticavam o desprezo dos idealizadores da ferrovia pelos municípios do Agreste e Sertão sergipano, uma vez que estes não conseguiram usufruir das linhas férreas tal como o Leste sergipano. Esta parte do estado, ao usufruir da proximidade do trem, avançava economicamente.

Os primeiros anos de atuação da ferrovia, como apresentados nos discursos dos jornais, indicam uma espécie de “lua de mel” com as linhas férreas. Era o começo de um relacionamento que há muito tempo vinha sendo aguardado. Aliás, especificamente em Aracaju, a experiência do desenvolvimento ia para além do trem, pois a cidade como um todo estava provando a chegada de diversas novidades no campo do bem-estar social, mas a atuação da ferrovia se tornou uma nova e mais importante expectativa. Podemos afirmar que o ar progressista envolvia e se fazia presente em Sergipe, ainda mais em Aracaju, tendo os jornais como porta-vozes desse momento de transformação.

Nunca pensei ver o Aracajú tão adiantado. Temos bondes, estrada de ferro, eletricidade, água encanada, sorveterias, bastantes boticas, bons jornais, tudo enfim, que se possa dar o nome de uma penca de progresso. Em recreio não se falta, temos até um permanente! E diga que isso não são fumaças?! Fumaças sempre fumaças. Ora, aí esta!<sup>20</sup>

<sup>19</sup> Jornal O Estado de Sergipe, Aracaju, 1915, p. 01-02.

<sup>20</sup> Jornal A Rua, Aracaju, 1914, p. 02.

Ainda durante esses primeiros anos, a ferrovia aparecia nos jornais sergipanos para anunciar: a chegada de uma figura reconhecida nacionalmente, as idas e vindas dos representantes do Estado na Câmara ou Senado Federal, as despedidas de filhos ilustres da terra ou algum outro assunto igualmente corriqueiro. Por exemplo, na edição de número 13 do jornal *A Rua*, em 1917, houve a descrição de um desembarque de um clube de futebol que “deu-se lentamente, na grande confusão feita pelos curiosos”<sup>21</sup> formado por torcedores do Club Sportivo Sergipe. Aparições desse tipo nos jornais sergipanos tornaram-se recorrentes e a ferrovia pouco a pouco deixava de ser algo excepcional e passava ser mais um componente habitual do cotidiano.

Os anos foram passando e a Ferrovia Timbó-Propriá foi perdendo espaço nos periódicos, passando a ocupar apenas o lugar dedicado à divulgação de horários de itinerários de alguns poucos jornais. Contudo, em 1925, a mesma volta a ser protagonista na maioria das capas da imprensa, graças a um fatídico acidente ocorrido entre as cidades de Boquim e Salgado.

Este foi o primeiro grande acidente ocorrido nessa ferrovia. Não houve informações concretas nos jornais quanto ao número exato de mortes. O que se sabe é da existência de algumas dezenas de pessoas vitimadas por um descarrilamento que levou pânico e espanto aos artigos dos periódicos que relataram o acidente. Vejamos alguns trechos de jornais que tiveram o doloroso papel de noticiar fatos tão tristes da história ferroviária sergipana:

Acabam de chegar ao nosso conhecimento, que entre as Estações de Boquim e Salgado de nossa ferrovia, ocorreu, hoje, horrível desastre ocorrido pelo descarrilamento da máquina que conduzia o trem do horário, e que arrastou depois, na queda sinistra, todos os carros que compunham o comboio sinistrado. Sabedores do ocorrido, para logo, destacamos o nosso repórter para a Estação Central da Este Brasileiro e para a Chefatura de polícia, onde infelizmente malograram-se as nossas tentativas de esclarecimento do fato, aos leitores do ‘Sergipe-Jornal’, porque aquelas repartições, apenas têm comunicação do horroroso sinistro, sem mais pormenores relativos ao ocorrido. Pelos informes, entretanto, que nos chegam, podemos desde já prever a grave extensão da tragédia, pois a locomotiva descarrilada precipitou-se, arrastando na queda todos os carros da composição. Para o local do sinistro, seguiram já o Sr. Dr. chefe de polícia, o Sr. inspetor d’Este, médicos da Profilaxia, enfermeiros, ambulância, e material indispensável aos curativos de urgência e socorros médicos mais indispensáveis às vítimas do desastre.<sup>22</sup>

<sup>21</sup> Jornal *A Rua*, Aracaju, 1917, n° 13, p. 02.

<sup>22</sup> Jornal *Sergipe Jornal*, Aracaju, 1925, n° 1.030, p. 01.

No interior do Estado a notícia também tomou proporções grandiosas. Todos ficaram estarelecidos com o acontecido. A ferrovia, antes vista como a corporificação do progresso e da civilização, passou a ser sinônimo de morte. Para melhor exemplificar esse pensamento, observemos o artigo intitulado “O maior desastre da Estrada Leste Brasileiro”, do jornal *A Lâmpada* da cidade de Simão Dias, que traz o relato de um dos sobreviventes do fatídico acidente:

Chegou aqui na noite de terça feira o comerciante Humberto Freire, uma das vítimas da Leste Brasileiro no desastre do dia 19 do corrente. Disse-nos ele: A manhã estava clara. O sol já ardente derramava ondas de luz sobre as montanhas verdes. As classes estavam repletas de senhoras, senhoritas e cavalheiros. Não havia um leve prenuncio da horrorosa hecatombe que sobreveio. Reinava alegria e todos os que vinham da Bahia mostravam-se desejosos de chegar aos penates. Quando o trem, numa carreira veloz, atravessava uma curva alta, entre Boquim e Salgado, as classes saltaram fora dos trilhos e saíram rodando pelo despenhadeiro. Instante de amargura, de dor e de aflição! Os que, por felicidade, escaparam da morte, depois de esfregarem os olhos julgando estarem sonhando, contemplaram a cena: Embaixo, classes despedaçadas, corpos deformados, grilos, prantos e dor... Lá em cima a máquina corria fugaz, macabra, sinistra... Parecia a máquina da morte<sup>23</sup>.

O encantamento com a ferrovia parecia não existir mais, ou ao menos deixou de ser unanimidade. O que antes era visto a partir de olhares otimistas e perseverantes pelo progresso idealizado nos discursos dos periódicos, agora passou a possuir caráter bilateral, com teor negativo.

Não é possível saber o porquê, mas os acidentes começaram a ficar cada vez mais frequentes, o que influenciava na fama da Ferrovia Timbó-Propriá. Uma hipótese aceitável seria a de que os trilhos iam se deteriorando e não havia uma atenção adequada por parte da *Cia. Chemins de Fer Federaux du L'Est Brésilien*, que administrou a ferrovia entre 1913 e 1935. Mas esse possível fator continuou mesmo após o fim do contrato com a empresa franco-belga.

Menos de um mês após o acidente descrito acima, ocorre um outro, fazendo o discurso de “ferrovia da morte” ser propagado com maior propriedade pela mídia. O jornal *A Lâmpada* fez novamente a aproximação entre a ferrovia e as mortes ocorridas na mesma:

#### A ESTRADA DA MORTE

---

<sup>23</sup> Jornal *A Lâmpada*, Simão Dias, 1925, n° 03, p. 01.

A estrada de ferro Este Brasileiro entrou agora no regime da morte. Há dias foi o descarrilamento entre Boquim e Salgado, no qual pereceram muitas vítimas. Ultimamente, sem que se tenha esquecido ainda essa hecatombe, dá-se um encontro de trens, fazendo novas vítimas<sup>24</sup>.

As notícias sobre os acidentes da Ferrovia Timbó-Propriá chamaram a atenção até de periódicos dedicados a finalidades específicas e que não serviam como divulgador de notícias, como folhetins de grupos operários, periódicos de grupos religiosos, de movimentos estudantis e até em gazetas humorísticas.

O periódico *A Semente*, órgão propagandista da sociedade espírita *Obreiros do Senhor*, que circulou nos anos de 1920 em Aracaju, tocou no assunto dos acidentes ocorridos na ferrovia, porém de forma bastante peculiar:

Desastre na via férrea quilômetro 211. O povo em massa desta capital ficou horrivelmente impressionado com a alarmante notícia da catástrofe que teve por fim trazer a alguns lares sergipanos as mais chocantes e angustiosas dores. Nós que também ainda lutamos pela nossa vida material, não nos furtamos de assolar-mos a tão lamentável desastre. Parece-nos até ser este o primeiro que se registra em tais condições em nosso maio. Porém que fazer? Se soubermos que até os cabelos das nossas cabeças estão contados! Acusarmos a Deus? Não! Lamentar a morte? Também não! Pois seria egoísmo de nossa parte. Acusar a um pobre maquinista, ou a um foguista? Também é faltar com a divina justiça de Deus. Levemos, pois o conforto aos que ficaram e oremos em comunhão de pensamentos pelas vítimas do desastre<sup>25</sup>.

Depois de uma rápida leitura é notória a inserção de conteúdo ou de uma visão fincada nas bases religiosas do espiritismo, algo compreensível quando se leva em conta o lugar de fala do periódico. Porém, é interessante atentar-se a outro aspecto. O texto faz um alerta sobre não acusar de forma vã os maquinistas ou foguista do trem, pois esse ato, de acordo com o periódico, seria “faltar com a divina justiça de Deus”.

A administradora da ferrovia muitas vezes deixava de assumir a culpa dos acidentes ocorridos. Seria bem mais fácil escolher um “bode expiatório” do que assumir a culpabilidade perante as perdas ocorridas. Levando em conta o ditado popular “a corda sempre arrebenta do lado mais fraco”, os maquinistas e foguistas das locomotivas eram os primeiros culpados e, por isso, execrados publicamente, enquanto não se provasse o contrário.

<sup>24</sup> Jornal A Lâmpada, Simão Dias, 1925, n° 04, p. 04.

<sup>25</sup> Jornal A Semente, Aracaju, 1925, n°2, p. 04.

De fato, os recorrentes acidentes modificaram o imaginário ferroviário sergipano, ou melhor, deram a ele um novo sentido. À medida que a linha férrea foi tornando-se banal, os seus cuidados foram sendo deixados de lado. Os trilhos chegaram primeiro como símbolo, depois como realidade e, aos poucos, viu-se a sua importância ser completamente modificada ao decorrer do tempo. A seguir analisaremos outras faces do simbolismo presente na ferrovia sergipana.

## 2.2 O simbolismo ferroviário sergipano

A efervescência da sociedade sergipana na década de 1920 fez da ferrovia um intenso palco de atuações políticas. Por conta de sua importância estratégica para chegada e saída de pessoas, as estações ferroviárias passaram a ser visadas sempre que havia algum tipo de revolta, embate, protesto ou qualquer ato político.

Durante a Revolta de 1924, a ferrovia foi utilizada por “militares rebeldes que enviaram tropas para São Cristóvão, Itaporanga, Rosário do Catete e Carmópolis”<sup>26</sup> (MAYNARD, 2012). Eurípedes, Maynard, Soarino e Manoel Messias foram os líderes do levante que ocupou prédios públicos e conseguiu um bom número de aliados dispostos a lutar em defesa de uma República livre de corrupção, segundo o que a historiadora Andreza Maynard apresenta na sua obra *A Caserna em Polvorosa: A Revolta de 1924 em Sergipe*.

Nos anos de 1930, a ferrovia também se tornou palco de outro movimento político, a “Revolução” de 1930<sup>27</sup>. Seguindo passos de atos anteriores, a estação de Aracaju foi tomada e mantida sob controle dos líderes do movimento, que desta vez possuíam uma força e amplitude bem maior do que tentativas anteriores. Podemos afirmar que o grande diferencial foi possuir uma maior adesão de civis, que estavam entusiasmados com os discursos anticorrupção e em defesa de República, pensamento que ainda hoje reverbera na mentalidade dos brasileiros, mesmo sendo outros tempos e meios de atuação.

<sup>26</sup> Disponível em: <https://infonet.com.br/noticias/educacao/o-dia-13-de-julho-e-a-historia-de-sergipe/>. Acessado em 10 de junho de 2020.

<sup>27</sup> “Movimento político-militar que determinou o fim da Primeira República (1889-1930) originou-se da união entre os políticos e tenentes que foram derrotados nas eleições de 1930 e decidiram pôr fim ao sistema oligárquico através das armas. Após dois meses de articulações políticas nas principais capitais do país e de preparativos militares, o movimento eclodiu simultaneamente no Rio Grande do Sul e Minas Gerais, na tarde do dia 3 de outubro. Em menos de um mês a revolução já era vitoriosa em quase todo o país, restando apenas São Paulo, Rio de Janeiro, Bahia e Pará ainda sob controle do governo federal. Finalmente, um grupo de militares exigiu a renúncia do presidente Washington Luís e pouco depois entregou o poder a Getúlio Vargas”. Disponível em: <https://cpdoc.fgv.br/producao/dossies/AEraVargas1/anos20/Revolucao30>. Acessado em 10 de junho de 2020.



Imagem 16 - Fotografia da estação de Aracaju tirada na época da “Revolução”, em 1930, segundo o site Estações Ferroviária. Fonte: [www.estacoesferroviarias.com](http://www.estacoesferroviarias.com). Acessado em: 07 de junho de 2020.

A fotografia acima, que retrata atos do movimento de 1930, constata a importância que a ferrovia, aqui tendo a estação como foco, adquiriu no cotidiano das cidades que usufruíam delas. As estações tornaram-se pontos estratégicos por serem local de saída e chegada, um ponto de conexão entre cidadãos locais e forasteiros, a intersecção entre o povo da capital e do interior, e – por que não? – um local de comunicação. As estações também serviam para o encontro de pessoas, sendo onde elas espalhavam informações, notícias e fofocas, tudo amparado na boa e velha oralidade.

Concretizada a “Revolução” de 1930, os líderes do grupo de revoltosos do movimento de 1924 ganham o perdão por Getúlio Vargas, que havia acabado de chegar ao poder do executivo nacional, e também obtiveram postos de destaque no comando do estado de Sergipe. Nesse momento reaparece a figura de Augusto Maynard Gomes<sup>28</sup>, líder do movimento de 1924, que assume o poder como Interventor Federal, em 16 de novembro de 1930.

Mas qual a relação disso com a ferrovia? Como mencionado anteriormente, a ferrovia tornou-se espaço de atuação política. Nesse momento a aproximação de Augusto Maynard e Getúlio Vargas culminou em uma das maiores festividades de recepção ocorridas nas estações ferroviárias sergipanas: a visita de Getúlio Vargas à Sergipe. As simbologias incrementadas

---

<sup>28</sup> Augusto Maynard Gomes (Rosário do Catete, 16 de fevereiro de 1886, 14 de agosto de 1957) foi um militar e político sergipano. Governou o Estado de Sergipe em duas ocasiões e por duas vezes ocupou também uma cadeira no Senado Federal. Esteve presente em diversos movimentos, sendo o principal em sua carreira a Revolta de 1924.

nos discursos de jornais compararam essa visita à realizada pelo Imperador Dom Pedro II, em 1860. E, dessa vez, a ferrovia estava presente e sendo cenário fundamental na construção desse enredo.

A ferrovia em Sergipe atuou além dos trilhos, esteve no mundo das representações. Por isso se torna um objeto de extrema importância em meio a cenários do cotidiano político e social. Antes mensageira do progresso e civilização, depois pintada como símbolo de morte e agora palco de acontecimentos políticos. A ferrovia assumiu novas funções e esteve envolta nas práticas e representações da sociedade sergipana. Foot Hardman mostra que, de forma geral, em relação às ferrovias:

A sua história passada contém elos perdidos das culturas não oficiais da modernidade. Sua presença desvela um universo singular de representações. Com as ferrovias muito claramente, a técnica se desgarras das formas que a produziram e assume feição sobrenatural. A paisagem dos caminhos de ferro torna-se, assim, remota, cujo duplo sentido dá conta das rupturas operadas simultaneamente nas relações com o tempo e com o espaço, podendo-se aí configurar tanto como localidade perdida quanto época irrecuperável. A ordem cronológica quebra-se: o tempo da locomotiva – aquela que já fora celebrada como deusa do progresso – permaneceu parado. As coordenadas geográficas esboroam-se: o trem extraviou-se em algum ramal solitário, em alguma estação sem nome. Por isso, velhos ferroviários guardam esse idêntico ar de mistério. Seus relatos possuem um toque épico indisfarçável. Sua memória não tem começo nem fim (HARDMAN, 1988, p.39).

A chegada de Vargas agitou a população sergipana, que com muita pompa acompanhou o desembarque do famoso estadista. A ferrovia voltou aos jornais, porém, desta vez, como coadjuvante de um acontecimento que não danificava a sua imagem. Antes, os acidentes mancharam o idealizado imaginário ferroviário. Seguindo a linha de raciocínio dos estudos do historiador francês Roger Chartier, poderíamos afirmar que a ferrovia se impõe em uma atuação bilateral. De um lado se apresenta o aspecto prático e concreto dos trens, de outro temos um imaginário criado e sustentado para a ferrovia.

Contudo, esse momento serviu como um alívio. Era o tempo de recuperar um pouco do prestígio que estava em desgaste. Assim, o jornal *Diário da Tarde* narrou a chegada de Vargas com as seguintes palavras:

O Dr. Getúlio Vargas, bem-disposto e sorridente, convidou a ingressar no carro especial o Interventor e a sua comitiva, tendo mesmo estendido a mão ao Major Maynard, ainda na plataforma. Subindo ao carro, o Major Maynard, o Dr. Getúlio estreitou o num expressivo abraço; em seguida o mesmo aconteceu com o Interventor de Alagoas, capitão Afonso. Após, um

por um, os membros da comissão especial foram cumprimentados pelo Chefe do Governo e por ele convidados a se incorporarem á sua ilustre comitiva. Seguiram se os cumprimentos aos Ministros<sup>29</sup>.

A iconografia da época mostra também a numerosidade de pessoas das mais diferentes classes sociais envoltas em um mesmo sentido: ver o Presidente da República, em 1933. O poder simbólico centralizado na figura de Getúlio Vargas já chamava a atenção mesmos nos anos iniciais de governo. A ferrovia, por sua vez, contribuía como sendo um palco carregado de simbolismo tanto quanto as andanças de Vargas.

Abaixo estão dispostas duas fotografias que comprovam os argumentos desta narrativa. A primeira exhibe a movimentação durante a chegada do presidente à estação de Rosário do Catete, terra natal de Augusto Maynard (o braço direito de Vargas em Sergipe) enquanto a outra fotografia, da Revista *A Semana*, captou o instante da recepção à comitiva varguista na estação de São Cristóvão.



Imagem 17 - Fotografia da chegada de Getúlio Vargas (ao centro) e Augusto Maynard (à esquerda) à estação da cidade de Rosário do Catete em 31 de agosto de 1931. Fonte: [www.estacoesferroviarias.com](http://www.estacoesferroviarias.com). Acessado em: 15 de junho de 2020.

<sup>29</sup> Jornal Diário da Tarde, 1933, nº 102, p. 01.





Imagem 18 – Fotografia da chegada de Getúlio Vargas na estação da cidade de São Cristóvão em 1933, na Revista A Semana. Fonte: [www.estacoesferroviarias.com](http://www.estacoesferroviarias.com). Acessado em: 28 de abril de 2020.

As recepções nas estações ferroviárias fizeram destas um signo de toda uma simbologia arraigada na demonstração de poder e popularidade. Conceitos de origem abstrata se corporificam em objetos práticos, resultando na relação entre práticas e representações como pensada por Roger Chartier. A ferrovia tornou-se isto: uma portadora de uma alta carga simbólica. Ela empresta o seu corpo, o objeto, para ser local de manifestação dos conceitos que antes sobreviviam, apenas, no campo das mentalidades.

Com efeito, se alguns signos do poder são realmente símbolos, implicando uma relação de representação entre uma imagem visível e um conceito ou uma abstração que ela manifesta, outros não o são de forma nenhuma, pois supõem relações completamente diferentes entre os signos e as realidades que eles visam — como os signos-índícios, que permitem uma identificação, ou os signos-designação, que exprimem valorizações e desqualificações, honra e infâmia (CHARTIER, 2002, p. 228).

### **2.3 O esfacelamento do sonho sergipano**

Em 1935 o Governo Vargas tomou a decisão de criar a Viação Férrea Federal Leste Brasileiro (VFFLB) por meio da tomada de posse, pela administração pública, da empresa privada *Cia. Chemins de Fer Federaux de L'Est Brésilien* (CCFFEB), responsável pela

administração da via férrea, mediante compensação financeira. A decisão talvez tenha sido tomada após se conhecer a realidade em que as vias férreas se encontravam. Uma vez que, como já mostrado, os acidentes ocorriam de forma constante assim como as inúmeras reclamações acerca do serviço prestado pela empresa franco-belga responsável legal da Ferrovia Timbó-Propriá até então.

Nos anos seguintes, com a ferrovia já sendo subordinada ao comando da empresa pública Viação *Férrea* Federal Leste Brasileira (VFFLB), os acidentes diminuem consideravelmente e não há mais relatos nos jornais que apontassem vítimas fatais em descarrilamentos durante cerca de 10 anos. As ferrovias passaram por um momento de calmaria, ao menos nos artigos de periódicos sergipanos.

A presença das ferrovias nos jornais passou a ser pautada por questões do cotidiano como tabela de horários, notícia de alguma figura importante que chegava ou partia da cidade, mas nada além disso. Até que em 1946 ocorreu o acidente ferroviário mais famoso dessa linha férrea e com uma repercussão inimaginável para os parâmetros sergipanos e até nacionais. A ferrovia volta a ocupar espaço nos periódicos, porém com uma das cenas mais tristes da História Ferroviária Brasileira. Inclusive *esse* fato foi tema da dissertação de mestrado escrita pelo historiador Luiz Paulo Santos Bezerra, intitulada *Nos Trilhos da Morte: Tragédia ferroviária, debate judicial e racismo em Sergipe nos anos 40*<sup>30</sup>.

A Dissertação analisa o grave acidente ferroviário ocorrido em 1946 entre as cidades de Riachuelo e Laranjeiras que entrou para a história como a maior tragédia ferroviária brasileira ao causar a perda de dezenas de vidas e ferir outras tantas. O autor buscou estudar o enredo acerca do processo-crime que *investigou* o fatídico desastre, utilizando-se da metodologia do paradigma indiciário. Bezerra cumpriu um valoroso papel ao dar visibilidade ao maquinista julgado por uma sociedade que se baseava nas teorias raciais vigentes na época.

O acidente ocorreu no fim da tarde de uma segunda-feira, dia 18 de março de 1946, na região do povoado Pedrinhas. Segundo relatos de passageiros, colhidos no processo-crime estudado por Bezerra, o trem perdeu o controle e desceu uma ladeira em alta velocidade e, quando acionado o sistema de freios, houve o descarrilamento que culminou no grandioso desastre.

O desastre deixou um saldo de 43 pessoas mortas, 16 em estado grave e 37 com ferimentos leves, segundo informações dadas no dia do ocorrido pelo primeiro balanço médico. Infelizmente não houve divulgação precisa dos dados logo após o acidente; isso só

---

<sup>30</sup> Disponível em: <https://ri.ufs.br/handle/riufs/6800>. Acesso em 11 de agosto de 2019.

veio depois da repercussão na imprensa estadual, nacional e até internacional. Tanto é que dias depois a imprensa do Rio de Janeiro noticiava cerca de 200 mortos. Enquanto os jornais de Sergipe noticiavam 120 mortos, com uma estimativa de mais 60 corpos perdido entre os escombros da locomotiva.

Nos jornais, o desastre ganhou destaque nas primeiras páginas. Passaria sem dúvidas para o rol dos grandes desastres ocorridos no Brasil. Mas se para a mídia nacional o tragédia do suburbano ganhou notoriedade, os jornais locais transformaram a notícia em manchetes trágicas, alimentando a imaginação do “pobre leitor”, ao qual, provavelmente, aguardava dia-a-dia, notícias do desastre (BEZERRA, 2017, p. 49).

Bezerra ainda afirma que não pôde restaurar todos os elementos necessários para solucionar a questão. Todavia, crê que os números reais sejam superiores aos oficiais, embora possam não alcançar os exagerados 200 mortos divulgados pelos repórteres cariocas. Dentre os mortos e feridos estiveram pessoas das mais variadas ocupações e que, em sua maioria, viajavam continuamente para realizar suas atividades laborais. Os trilhos voltaram aos jornais, nesse momento mais do que antes, em um novo regime de mortes.



Imagem 19 – Manchetes de diversos jornais divulgando o acidente ferroviário do trem Suburbano. Fonte: <http://blogminhaterraesergipe.blogspot.com/2018/04/>. Acessado em: 20 de junho de 2020.

As possíveis causas para o acidente foram levantadas pela imprensa, bem como por qualquer especulador de toda a sociedade. Muitos apontavam para falha humana colocando a

culpa no maquinista. Mas outros veículos traziam à tona hipóteses que seriam bem mais plausíveis para explicar o desastre férreo.

A imprestabilidade das suas locomotivas, o péssimo estado de conservação de suas linhas férreas, o material inservível, ainda em uso naquela ferrovia, tudo indicava que um dia haveríamos de ser colhidos com a notícia de um desastre muito grande, em que o povo pagaria sem culpa, a culpa dos erros e dos descuidos reiterados daquela nossa única via de comunicação ferroviária<sup>31</sup>.

Os artigos dos periódicos também expõem os relatos de sobreviventes, que nos dão noção do horror da “hecatombe” na memória dos sergipanos. Esses provavelmente nunca mais enxergariam o trem de outra forma que não sob a faceta da morte. Vejamos a seguir o relato dado por um dos sobreviventes ao Sergipe-Jornal na edição do dia 19 de março de 1946:

Ouvi gritos de toda a parte lamentos femininos e masculinos, choro de crianças, soluços profundos, e senti a primeira classe virando comigo, se fazendo em pedaços. Agarrei-me, fortemente, a um dos bancos, e, a meio a gemidos e guiado pelo luar que entrava pela porta, saí da classe meio avariado, com ligeiras escoriações na cabeça, a roupa salpicada de sangue. Não é possível descrever a cena que o luar avivava aos nossos olhos. Uns feridos, outros mortos, gemendo, gritando implorando socorro, na cena mais horrorosa que os meus olhos viram<sup>32</sup>.

Todos descrevem um cenário de pânico caótico e aterrorizante. O sonho sergipano foi aos poucos se demolindo. O progresso e ar civilizatório descritos nos discursos jornalísticos deram espaço a uma mentalidade de morte. A seguir serão dispostas algumas fotografias do acidente de maior repercussão na história ferroviária sergipana:

---

<sup>31</sup> Jornal Sergipe-Jornal, Aracaju, 1946, p. 02.

<sup>32</sup> Jornal Sergipe-Jornal, Aracaju, 1946, p. 02.



Imagem 20 – Locomotiva Suburbana, após o acidente, cercada por curiosos. Fonte: [www.estacoesferroviarias.com](http://www.estacoesferroviarias.com). Acessado em 13 de junho de 2020.

Examinar os acidentes ferroviários serve para situarmos os momentos de aparições das linhas de ferro nos periódicos sergipanos, uma vez que esse foi o objetivo deste capítulo. Assim, diferentemente do que se sucedia no início, a ferrovia de Sergipe some das boas notícias e passa a comparecer somente naquelas que escancaram os seus defeitos.

Aos poucos, o que um dia foi o “sonho sergipano” estava tornando-se um pesadelo. Os anos finais da primeira metade do século XX marcaram o início de um definhamento desta ferrovia. Entretanto, Aracaju parecia estar contra a corrente, pois nessa época é elaborado o projeto de construção de uma nova estação ferroviária, mais ampla e imponente, que motivou a subutilização e abandono da primeira estação ferroviária de Aracaju<sup>33</sup>. E, com isso, a ferrovia volta mais uma vez aos jornais.

A nova empreitada se deu pelo fato de a cidade ter crescido substancialmente em seu contingente populacional e a antiga estação não conseguir mais suprir a demanda. Além disso, a primeira estação localizava-se no centro da cidade, o que conturbava o cotidiano local. O historiador André Jesus, em sua dissertação de mestrado, escreve o seguinte sobre esse momento de transição para a estação localizada na Praça dos Expedicionários:

Na década de 1940, além das críticas com relação ao precário espaço de armazenamento de cargas nos barracões da Estação de Aracaju, este local foi criticado nos jornais sergipanos por não conseguir comportar a demanda diária de passageiros. Com o intuito de diminuir essas críticas, a Direção da Companhia Viação Férrea Federal Leste Brasileiro iniciou o projeto de

<sup>33</sup> A Primeira Estação Ferroviária de Aracaju, localizada às margens da rua da frente junto ao mercado Thales Ferraz, teve atuação entre os anos de 1913-1950. Com a inauguração da Segunda Estação, aquela passou a servir como depósito e logo depois foi demolida, em 1976, pela Prefeitura Municipal de Aracaju.



construção da nova estação ferroviária de Aracaju no ano de 1944. A nova estação ferroviária foi inaugurada no ano de 1950, no local das Oficinas de reparos de locomotivas e de vagões, no Bairro Aribé. Nela, em comparação com a Estação de Aracaju, havia um espaço maior de embarque e desembarque de passageiros, além de um espaço maior para o acondicionamento de cargas, ainda, mantendo as oficinas de reparos de locomotivas e vagões (JESUS, 2017, p.106).

Os jornais sergipanos tomaram essa novidade com muita comemoração, apesar de lamentarem o distanciamento da estação do centro da cidade. Esses mesmos jornais, frequentemente, davam “alfinetadas” devido a Aracaju não ter uma estação ferroviária à altura de uma capital.

A inauguração foi bastante comemorada pela classe política, pois deixava um legado para Aracaju. Porém, a sua celebração nem se assemelha àquela realizada em meados do século XX para inaugurar os trilhos no estado. Naquele momento, a inauguração tinha significado maior: o de um projeto que abarcou boa parte de Sergipe e era um sonho para os sergipanos.

A Segunda Estação Ferroviária de Aracaju foi, enfim, inaugurada em 7 de setembro de 1950. Com um aspecto arquitetônico imponente, ela representa o desenvolvimento de Aracaju, o crescimento dessa cidade exigiu uma estação ferroviária que acompanhasse o seu tamanho. O jornal A Cruzada trouxe a notícia da inauguração da nova estação de Aracaju da seguinte forma:

A 7 de setembro foi inaugurada a estação da Leste nesta Capital, que revela um real progresso para Aracaju, uma vez que a antiga, embora se achasse no centro da Cidade, tinha um pátio de manobra, completamente aberto, apresentando, a cada passo, interrupções e ameaças de desastre aos trânsitos locais. Além disto, o espaço era exíguo para armazenar o volume de mercadorias a se exportarem por via férrea, o que não acontece com a nova que possui amplos depósitos e plataformas bem espaçosas<sup>34</sup>.

A estação encontra-se, até hoje, situada na Praça dos Expedicionários do bairro Siqueira Campos (antigo Aribé), em Aracaju. Edificação que se sobressai por ficar em um local com uma amplitude bem além da primeira estação. Diferenciou-se bastante das outras estações do estado, que foram construídas seguindo o padrão utilizado pela primeira administradora. A seguir, é possível observar uma fotografia da década de 1950, presente no relatório geral das ferrovias do Brasil, realizado pelo IBGE:

---

<sup>34</sup> Jornal A Cruzada, Aracaju, 1950, nº 668, p. 01.



Imagem 21 – Plataformas de embarque da Segunda Estação Ferroviária de Aracaju em 1950, presente no relatório geral das ferrovias do Brasil organizado pelo IBGE. Fonte: [www.estacoesferroviarias.com](http://www.estacoesferroviarias.com). Acessado em 30 de junho de 2020.

Atualmente a estação encontra-se em grande estado de deterioração e inutilidade. Tudo o que restou da estação de Aracaju e de suas imediações passou a fazer parte da lista de patrimônio cultural ferroviário do IPHAN, desde 2010. O conjunto arquitetônico é composto por: Área de no Pátio Ferroviário de Aracaju, os Galpões de Rotunda, de Carpintaria, de Torneiros, de Ferraria, de Recuperação, de Ferramentas e a Caixa d'Água no Pátio Ferroviário.

Assim encerra-se a etapa deste trabalho sobre as fontes jornalísticas que tematizam a ferrovia. Fizemos um apanhado geral de como a simbologia sobre a ferrovia em Sergipe mudou ao longo dos anos. Vimos que tal mudança se evidencia nos discursos que tratam de momentos ímpares da primeira metade do século XX. A partir de agora, atentaremos para as memórias produzidas e, ainda vivas, acerca dos últimos anos de atuação dos trilhos sergipanos.

### III

## OS TRILHOS NA MEMÓRIA

O dualismo entre História e Memória exerce um grande papel na História Ferroviária, sobretudo no que se refere à ferrovia abordada neste trabalho. Para uma melhor compreensão dessa relação tríade entre História, Memória e Ferrovia em Sergipe, temos o desafio de entender a última como uma “morta-viva” na mentalidade sergipana.

Ao mesmo tempo em que a atuação da ferrovia em Sergipe ganha um ponto final (primeiro com o fim do transporte de passageiros nos anos 70 e, posteriormente, com a interrupção da condução de cargas na primeira década do século XXI), ela continua presente por meio dos seus vestígios do passado no ambiente físico/concreto e também no mental/memorial.

Esta terceira, e última parte, visa a abordar os resquícios da “morta-viva” na memória dos sergipanos. Deixando a História factual um pouco de lado, nossa atenção se volta às memórias ferroviárias, as quais dividimos em dois grupos: Memória Patrimonial e Memória Afetiva. Dessa maneira, vamos verificar a perpetuação do trem tanto na consciência dos que o utilizaram, quanto na de quem não o viu funcionar, mas o tem como detonador de memória.

Para alcançar nosso objetivo e conseguir transmitir nossa investigação de maneira adequada, subdividimos o capítulo em três tópicos: 1- História e Memória no contexto ferroviário, 2- A ferrovia como espaço de recordação e 3- Na estação das lembranças. Neles foi possível dissecar os últimos anos da atuação ferroviária no tráfego de passageiros em Sergipe, que é o nosso interesse. Assim, o ano de 1977 será a baliza final do capítulo e também desta dissertação, pois foi quando aconteceu a última viagem de transporte de pessoas.

O primeiro tópico, “História e Memória no contexto ferroviário”, é o que mais se aprofunda no campo teórico, diferenciando os conceitos basilares de História e Memória. Por meio disso, alinhavamos a relação das ferrovias em Sergipe com a História e ainda o uso da Memória como último sinal de sobrevivência da “Morta-Viva”.

No segundo momento do capítulo, “A ferrovia como espaço de recordação”, abordamos o espaço físico como lugar de lembrança, como detentor da memória ferroviária. Nele, dialogamos com dois autores: Pierre Nora e de Aleida Assmann. Bebemos em suas fontes com a finalidade de poder alocar alguns conceitos, como de “Lugar de Memória”



(Pierre Nora) e de “Espaços de Recordações” (Aleida Assmann), para abarcar os locais do nosso objeto (trem, estação, linha férrea, etc.) e, a partir disso, construir a nossa narrativa.

Por fim, na última etapa do capítulo, intitulada “Na estação das lembranças”, oferecemos espaço para as lembranças espontâneas que captamos por meio das fontes orais e memorialistas. Dessa maneira, damos lugar às memórias de cunho mais afetivo, além de dar destaque a pessoas comuns que, por sua vontade, contribuíram como fonte para nossa pesquisa. Vale lembrar que se tratam de discursos que dizem muito sobre a concepção própria de cada indivíduo participante de nossa pesquisa.

Dessa forma, podemos refletir se seria correto afirmar que a memória ferroviária é o que mantém ativa a porção viva da ferrovia em Sergipe? Sim, obviamente. Pois, ao analisarmos as fontes, dados frutos de pesquisas e relatos pessoais, é notável que os trilhos e estações apresentam um significado de rememoração para os que viram a locomotiva em atuação e de aguçador de curiosidade para quem apenas pode ver os vestígios dos trilhos cobertos de mato ou sufocados pelas avenidas.

O problema agora gira em torno da questão: o que teria levado o fracasso ferroviário em Sergipe? Ou será que esse questionamento está incompleto? O caso sergipano esteve umbilicalmente tão envolvido com o de outros estados que o seu insucesso seria um mero reflexo do que acontecia a sua volta, essa seria uma explicação bastante palpável. Ao analisarmos perante o ponto de vista regional temos a explicação do Historiador Josemir Camilo, sobre o fracasso ferroviário no Nordeste:

Antes de mais nada, devemos dizer que se trata de um fracasso relativo à produtividade das ferrovias, ou seja o transporte de gêneros e de passageiros. É que estas ferrovias foram planejadas na perspectiva de mercados neocoloniais, em que as ferrovias serviriam para captar matéria prima agrícola e levá-las diretamente ao porto, onde seria exportada para o mercado europeu. Aí residiu o desequilíbrio do tráfego, pois o interior não se constituía num mercado consumidor, a ponto de fazer com as ferrovias levassem produtos industrializados para as cidades e vilas, em quantidade suficiente para equilibrar o tráfego de volta com açúcar. Um ponto fundamental, no relativo fracasso das ferrovias, foi o do combustível caríssimo, a hulha, que predominou até a primeira guerra mundial (CAMILO, 2000, p. 303).

Considerando tudo o que foi apresentado até aqui, podemos compreender que a relação tríade entre História, Memória e Ferrovia possui vínculos que se entrelaçam ao longo do tempo. Por meio dessa seção, interessada em estudar o arrolamento triplo citado acima, nos

debruçamos para entender os motivos que levaram a ferrovia em Sergipe ao seu fim e, concomitantemente, à vividez de sua memória na mentalidade do seu povo.

### **3.1 História e Memória no contexto ferroviário**

Para que seja possível compreender as dimensões prática e mental que a História ferroviária possui é necessário, antes de tudo, diferenciarmos o papel da História e da Memória no contexto ferroviário. Como sabemos a ferrovia possui, para além da atuação dos trilhos, uma dimensão que atuou e continua a atuar na mentalidade. No caso de Sergipe, após a finalização dos trabalhos ferroviários, essa dimensão mental se mostrou ainda mais visível. Desse modo, vamos dialogar por meio da tríade basilar deste capítulo, composta por: Ferrovia, História e Memória.

A História ferroviária muitas vezes é confundida com a Memória ferroviária. Contudo é preciso observar que ambas atuam em campos diferentes. A primeira está ligada aos escritos, às fontes, aos acontecimentos catalogados e escritos, a um pensamento organizado e independente que se materializa, tal como os assuntos que foram tratados nos dois primeiros desse trabalho. Segundo Jean Pierre Rioux:

A história é um pensamento do passado e não uma rememoração. Forjou as suas próprias armas codificou as suas leis. O historiador não é, portanto um memorialista, porque constrói e dá a ler a narrativa - sim, a narrativa: redescoberta recente, importante e duradoura - de uma representação do passado. Laiciza e põe em prosa o tempo memorial dos heróis epônimos e dos mitos fundadores, das sagas intermináveis e dos episódios constitutivos (RIOUX, 1998, p. 308).

Já a Memória ferroviária, por exemplo, está ligada aos indivíduos, suas impressões, recordações, entre outros. De acordo com Michael Pollak (1992), “a memória é constituída por pessoas, personagens” e, em nosso caso, por um conjunto de objetos que abrange toda a cadeia ferroviária em Sergipe. Essa nova faceta é a que apresentamos nesse capítulo.

Segundo a concepção de Rioux, citada acima, a relação entre História e Memória, de um modo geral, se apresenta de maneira completamente oposta. A nosso ver, pelo menos no que tange à relação destas com a ferrovia, História e Memória são diferentes, mas não necessariamente opostas. Por conseguinte, a História e a Memória ferroviária de Sergipe caminham lado a lado, uma dependendo da outra para poder se tornar atuante.

Os trilhos, as máquinas e as estações, possuem uma História e, ao mesmo tempo, uma Memória própria. Eles atuam na mentalidade dos sergipanos transformando-se em ícones do

Progresso e da Ordem, discursos comuns no início do século XX. Esses aspectos repercutem com o passar dos anos por meio da História escrita sobre a ferrovia, mas também sobrevivem no meio popular através do campo da Memória.

A História ferroviária por mais que consiga abarcar um grande número de aspectos sempre será incompleta. Enquanto a Memória estará fadada aos erros e/ou imprecisões. Por isso uma depende da outra e, juntas, são capazes de proporcionar a construção de uma narrativa mais ampla e completa. Portanto não encaramos uma oposição entre os dois campos, mas sim diferenças. Para Pierre Nora:

A memória é a vida, assumida sempre por grupos vivos e, neste aspecto, ela está em evolução permanente, aberta à dialética da lembrança e da amnésia, inconsciente de suas sucessivas deformações, vulnerável a todas as utilizações e manipulações, suscetível de longas latências e de revitalizações repentinas. Por sua vez, a história é a reconstrução sempre problemática e incompleta do que deixou de ser. A memória é um fenômeno sempre atual, um vínculo vivido no presente eterno, enquanto a história é uma representação do passado (NORA, 1984, p. 19-20).

Partindo da visão de Nora, podemos afirmar que o termo morta-viva equivale à relação entre História e Memória da ferrovia em Sergipe. O primeiro termo significaria a história da ferrovia, como algo que já está finalizado (morto), uma representação do passado. Já o segundo termo teria a equivalência à Memória, como porção ainda viva e apta às modificações ao longo do tempo ou, como diz Nora (1984), “está em evolução permanente, [...] vulnerável a todas as utilizações e manipulações, suscetível de longas latências e de revitalizações repentinas”.

Assim sendo, a ferrovia, no campo da mentalidade, guarda a dualidade História-Memória. Essa coexistência possibilitou uma sobrevivência à ferrovia em Sergipe, que desde 1977 não mais realizava o transporte de passageiros e que veio perdendo espaço dia após dia para a rodovia. Aliás, as rodovias começaram a serem planejadas nos anos de 1930 e, coincidentemente, logo após essa época o sistema ferroviário já passava a ser taxado como um produto caro. No entanto, Etelvina Rebouças Fernandes, aponta que na realidade ocorria justamente o contrário:

É difícil de aceitar uma justificativa para a política nacional de transporte ter desconsiderado que o desgaste da ferrovia é inferior ao desgaste das rodovias, essas últimas com maiores custos de manutenção que o transporte ferroviário, cuja eficiência energética é de oito a dez vezes maiores do que o modal rodoviário. E ainda que uma locomotiva de

2.500HP chegasse a tracionar a carga correspondente a trinta e cinco carretas em média; que a poluição produzida é comparativamente menor do que a dos veículos automotores. É injustificável ter deixado que a malha ferroviária fosse sucateada, a ponto de se perderem diversas linhas, que desapareceram desativadas por determinação equivocada da administração da Rede Ferroviária Federal, que tinha como pressuposto administrativo a redução de despesas (FERNANDES, 2005, p. 102).

Após a primeira metade do século XX, a ferrovia é colocada em segundo plano. Mesmo com a construção da Segunda Estação de Aracaju, a História Ferroviária sergipana já começava a dar passos largos para seu fim, ao menos no que se diz respeito ao transporte de passageiros. Durante a década de 1960, por exemplo, os trens de passageiros deixaram de ser diários. As locomotivas que faziam a linha Aracaju-Propriá funcionavam com apenas um horário semanal, já que a prioridade da administradora foi migrando aos poucos para o transporte de carga.

Contudo, em 1969, a situação ferroviária sergipana se torna insustentável, segundo Ralph Giesbrecht. O ano é marcado pela inutilização de uma ponte sobre o Rio Real que fazia ligação entre Bahia e Sergipe. O desligamento dos dois estados faz com que a porção ferroviária sergipana perdesse o significado, pois estava cortada a ligação com a região do Rio São Francisco.

Em março de 1969, uma ponte sobre o rio Real, na divisa dos estados da Bahia e de Sergipe, por causa das chuvas, não apresentava mais condições de segurança e poderia causar sua queda, com o tráfego ferroviário: este foi, então, paralisado até que a ponte fosse recuperada. Porém, até esse dia, os trabalhadores da RFFSA não haviam conseguido recuperá-la. Este era o único acesso para Aracaju e Propriá, esta as margens do rio São Francisco: aqui, havia uma balsa para cruzar o rio, mas não uma ponte, o que dificultava muito a passagem de trens de Alagoas para a linha de Sergipe. Então, o Estado estava isolado. [...] A estação estava deserta, os telefones não tocavam, os bares não estavam mais atendendo, os táxis sumiram, bem como os ambulantes e engraxates. A interrupção do trânsito foi um golpe fatal nas ferrovias de Sergipe (GIESBRECHT, 2017, p. 02)<sup>35</sup>.

A obstrução da linha férrea sobre o Rio Real tomou grande repercussão mesmo na imprensa nacional. O jornal O Estado de São Paulo, por exemplo, escreveu um artigo relatando o ocorrido e citando a grande diminuição do trânsito férreo aliado ao isolamento dos

<sup>35</sup> Fonte: <http://blogdogiesbrecht.blogspot.com/2017/01/1969-o-comeco-do-fim-para-as-ferrovias.html>. Acessado em 13 de abril de 2020.

trilhos sergipanos. A mesma reportagem ainda traz imagens de vagões paralisados na estação de Aracaju. Veja a seguir o trecho do exemplar de 20 de abril de 1969:

4 - O ESTADO DE S. PAULO

DOMINGO, 20 DE ABRIL DE 1969

# Rio obstrui ferrovia há 1 mês

Do correspondente em ARACAJU



O tráfego ferroviário entre Salvador e Aracaju está paralisado há mais de um mês porque a ponte sobre o rio Real — na divisa entre Bahia e Sergipe — não oferece condições de segurança para a passagem dos trens. Sem exito, um grupo de trabalhadores está tentando recuperar a ponte.

As fortes chuvas que há algum tempo abateram a ponte fizeram com que a estação de Aracaju, anteriormente bastante movimentada, assumisse aspecto desolador. Numerosos vagões com cargas diversas estão estacionados: "Marta Fumagalli", geralmente cheios de vida com seus garbos estridentes, encontram-se silenciosos, na sala de estar da estação deserta apenas as poucas vozes que não atendem; a bilheteria foi fechada; os telefones não chamam; o ponto de taxis foi removido; os engraxates e ambulantes que se misturavam à multidão de viajantes desapareceram.

Na praça da estação, ao fundo do cemitério israelita, foi erguido o mausoléu dos soldados sergipanos mortos na Itália durante a II Guerra Mundial. A solidão que domina todo o ambiente desperta a ideia de que também há ali um cemitério de trens.

Apenas um velho telegrafista afasta-se às vezes de sua sala para observar as ruínas pessoais que se aproximam do antes movimentado pulso de embarque. Parecem estar bastante distantes, ainda circulavam diariamente entre as duas capitais cerca de 10 a 15 trens. Nessa época, eram comuns os trens rápidos e os trens especiais — como o "Estrela do Norte" — mais confortáveis e com lotes. Nos anos seguintes, a concorrência com o transporte rodoviário intensificou-se e a ferrovia sergipana foi perdendo substância.

Depois de 1950, quando se iniciou a pavimentação da estrada Salvador-Aracaju, os trens começaram a trafegar raros. Os passageiros passaram a preferir os ônibus, que saíam e chegavam na hora certa e eram geralmente mais baratos e confortáveis. Ao ser construída a BR-101, a crise tornou-se aguda e a rodovia derrotou definitivamente a ferrovia.

Depois de 1964, alguns ramais em Sergipe começaram a ser fechados e a ferrovia era considerada bastante deficiente. Surgiu apenas uma saída: os trens de passageiros começaram a ser suprimidos lentamente.

Atualidade

tracção da estrada, diminuindo o número de curvas. Posteriormente, pretende-se culinar do trecho mais difícil, que é o de Santa-Pedra. Na opinião de um engenheiro, ao invés de recuperá-lo seria mais conveniente a sua reconstrução. Trabalhadores de sol a sol desdobram-se na recuperação da estrada que serve à economia sergipana de modo significativo, já que atravessa toda a sua zona produtora de açúcar, petróleo e futuramente as de sal de póssio e sal-gema.

Dezenas de vagões estão paralisados na estação da Leste Brasileira

Do correspondente em Aracaju

Os REBORDEADORES REGULUS

Servem para uma protecção perfeita, duradora e racional das bordas dos seus documentos, projectos e desenhos.

INTRAMET

Rua 7 de Abril, 277-101 - And. - Cx. 108 - Telefone: 34-9067 - São Paulo

COMPRA AINDA HOJE O SEU FRIGIDAIRE A PRAZO SEM JUROS PELO PREÇO DE

Imagem 22 – Reportagem do Jornal O Estado de São Paulo, edição de 20 de abril de 1969. Fonte: <https://acervo.estadao.com.br/pagina/#!/19690420-28843-nac-0006-999-6-not/tela/fullscreen>. Acessado em 15 de novembro de 2020.

Com a chegada dos anos de 1970, a ferrovia em Sergipe já se encontrava fadada ao fracasso. O “sonho sergipano” chegara ao fim de maneira homeopática e melancólica. Descaso? Abandono? Altos custos? Várias foram as explicações dadas para a ferrovia ter fracassado em um estado pequeno e em posição estratégica. Acreditamos que o conjunto de fatores tenha sido o grande responsável.

Todavia, é importante entender que “a Ferrovia em Sergipe não foi feita para Sergipe”. Ou seja, as linhas férreas foram planejadas com o principal intuito de cruzar o território sergipano, possibilitando uma comunicação da Bahia com os estados ao Norte do Rio São Francisco. E a partir do momento que essa ligação foi interrompida e que, ao mesmo tempo, havia outras de tipo diferente, a ferrovia em Sergipe perdeu o sentido.

A partir daquele momento, os trilhos sergipanos continuaram funcionando, porém apenas para o transporte de cargas, atendendo ao mercado interno do setor industrial até o ano de 2013. Mas em relação ao cumprimento do papel social do trem, os anos de 1970 foram os responsáveis pelo início da ferrovia como “morta-viva”. Morta no sentido prático, de não

mais realizar o tráfego de passageiros em Sergipe. E viva porque, a partir daquele momento, iria trilhar exclusivamente na cultura popular, na memória sergipana. E o uso dessa memória seria o sinal de sobrevivência e perpetuação dos trilhos em Sergipe.

### 3.2 A ferrovia como Espaço de Recordação

Como abordado anteriormente, podemos estudar a ferrovia de acordo com a dimensão prática e também a cultural. Os resquícios ferroviários, por si só, constituem um conjunto de bens que juntos fazem parte da memória ferroviária. Esse conjunto de bens que constituem a memória ferroviária pode ser encarado sob o ponto de vista de dois conceitos históricos, são eles: “Lugar de Memória” e “Espaços de Recordação”.

O primeiro conceito, Lugar de Memória, foi criado e difundido pelo Historiador francês Pierre Nora. Segundo ele, os lugares de memória constituem uma espécie de “resto” da história, ou seja, marcas do passado que conseguiram sobreviver até os tempos atuais e trazem em si a memória de algo que já não existe na prática ou, ao menos, não com o seu propósito original.

Dessa maneira, Lugares de Memória são locais materiais e imateriais onde se cristaliza a memória de uma sociedade ou nação, são onde grupos ou povos se identificam ou se reconhecem, onde formam seu sentimento de identidade e pertencimento. Ainda segundo Nora, muitas vezes o lugar de memória é forjado ou raptado para atender a demandas políticas, visto que muitos líderes se perpetuam usurpando para si uma legitimidade criada dos lugares de memória. É o que Nora batiza de “Apropriação para uma Identidade Nacional”.

O segundo conceito, Espaços de Recordação, foi criado pela Historiadora alemã Aleida Assmann, que desenvolve trabalhos acerca da antropologia cultural e na Memória Cultural e Comunicativa, além de ser especialista em cultura inglesa e teoria literária. De modo geral, esse conceito tem muitos aspectos em comum com o cunhado por Pierre Nora. Entretanto há algumas diferenças que se tornam primordiais quando se leva em consideração o objeto Memória.

Na obra *Espaços da Recordação: formas e transformações da Memória Cultural*, Assmann demarca as suas diferenças perante o conceito criado por Nora logo nas primeiras linhas da Introdução do livro, no qual afirma:

“Só se fala tanto de memória porque ela já não existe mais”, diz a citada frase de Pierre Nora. Essa frase atesta a tão conhecida lógica segundo a qual

um fenômeno já precisa estar perdido, para só então se instalar em definitivo na consciência. A consciência se desenvolve normalmente “no signo acabado”. Essa lógica condiz com o caráter retrospectivo da lembrança, acionado somente quando a experiência na qual a lembrança se baseia já estiver consolidada no passado. Tomemos por ora a segunda parte da frase, isto é, a tese de que não existe mais memória. É assim mesmo? Não existe mais memória? E que tipo de memória não existiria mais? (ASSMANN, 2011, p. 15).

Assim, Assmann bebe nas mesmas fontes de Nora para contrapor o francês ao afirmar que não há o fim da Memória. Ela é inovadora ao refutar a tese advinda da escola francesa de que há um fim da memória e que só pode ser Lugar de Memória quando a mesma se encontra esvaída. Para a autora alemã acontece exatamente o inverso: hoje temos de lidar com uma intensificação do tema Memória e não com o fim. E, para poder abarcar todas essas questões, é cunhado o conceito de Espaços de Recordação.

Essas pinceladas conceituais foram necessárias para entendermos uma melhor maneira de abarcar o nosso tema. Ambos os conceitos conseguem definir a ferrovia, o trem ou as estações de forma satisfatória, como local/objeto detentor de uma memória que, ao ser estudado com rigor científico ou acadêmico, pode tornar-se História.

Seguindo os pressupostos de Pierre Nora, podemos dizer que parte do conjunto ferroviário sergipano tem sua memória concretizada, uma vez que a estação de Aracaju, juntamente com seus galpões, foi tombada pelo Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional (IPHAN), através da Lei Federal <sup>36</sup>. Para o autor em questão, essa seria a maneira de institucionalizar ou historicizar uma memória que não existe mais ao evitar que a mesma se esvaia diante dos olhos da sociedade.

Entretanto, a visão de Nora deixa algumas brechas, que são preenchidas pelo conceito Assmann. Para a historiadora alemã, o espaço de recordação vai além do lugar de memória. Mesmo que o local, objeto ou abstração, se encontre em desuso, mas ainda assim consiga despertar uma fagulha de memória, identidade ou pertencimento, este constituirá um espaço de recordação. Ademais, podemos afirmar que Aleida Assmann concebe a memória dos locais como independente do ser humano, sendo um aspecto cultural pertencente à importância do papel desempenhado pelos locais de memória.

Quem fala da “memória dos locais” serve-se de uma formulação que é tão confortável quanto sugestiva. A expressão é confortável porque deixa em

<sup>36</sup> Fonte: [http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/\\_ato2007-2010/2007/lei/111483.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2007-2010/2007/lei/111483.htm). Acessado em: 12 de novembro de 2020.

aberto tratar-se ou de um *genetivus objectivus*, uma memória que se recorda dos locais, ou de um *genetivus subjectivus*, isto é, uma memória que está por si só situada nos locais. E a expressão é sugestiva porque aponta para a possibilidade de que os locais possam tornar-se sujeitos, portadores da recordação e possivelmente dotados de uma memória que ultrapassa amplamente a memória dos seres humanos. A força sugestiva dessa opacidade é um bom ponto de partida para investigar o que a “memória dos locais” guarda em si (ASSMANN, 2011, p. 317).

Mas como essa nova abordagem conceitual é usada na história da ferrovia em Sergipe? Ora, vejamos todos os rastros patrimoniais deixados pela ferrovia que ainda reverberam atualmente. Note-se que, mesmo sem transportar passageiros desde a década de 1970 e tendo parado completamente em 2013 com a última viagem da locomotiva U-20, que realizava transporte de combustíveis, os rastros ferroviários continuam a despertar interesse e fascínio até de quem não os viu em ação. Sendo assim, adotamos o conceito de “espaço de recordação” por ser o único a abarcar satisfatoriamente nosso objeto de pesquisa.

Caso aplicássemos o conceito de Lugar de Memória, cometeríamos o erro de afirmar que o objeto não possui memória em si ou, ainda, de que essa memória já não existe mais. Não visamos a provocar uma aversão às concepções de Pierre Nora ou a exercer uma apologia dos estudos de Aleida Assmann. Apenas queremos pontuar a incorporação de um conceito que se encaixa a nossa abordagem e que nos aproxima do que chamamos de ferrovia morta-viva em Sergipe. Morta por ter finalizado os seus aspectos práticos; viva por ter seus rastros atuando em nosso imaginário.

Uma pena que pouco se fez para permitir que a memória ferroviária sergipana continuasse a salvo. As pessoas que vivenciaram o dia a dia ferroviário estão ficando cada vez mais escassas, tendo suas memórias apagadas com o tempo. Mas, felizmente, ainda há indivíduos que podem registrar um pouco de suas experiências com a ferrovia.

Murillo Melins<sup>37</sup>, por exemplo, trouxe um pouco de sua vivência ferroviária por meio de seus escritos, tendo maior destaque *Aracaju Romântica que vi e vivi*, de 1999. No seu texto, Melins retrata de forma nostálgica as suas impressões sobre a primeira estação ferroviária de Aracaju. Inclusive ele descreve alguns aspectos da ferrovia ao falar sobre “a velha locomotiva movida à lenha, balançando nos trilhos, apitando insistentemente” (MELINS, 1999, p.156). Ainda continua a relembrar alguns aspectos interessantes, como as

---

<sup>37</sup> Murillo Melins nasceu em Neópolis, antiga Vila Nova, em 22 de outubro de 1928, radicou-se em Aracaju, trabalhou nos correios e é funcionário público (auditor municipal) aposentado. É membro da Academia Sergipana de Letras, na qual ocupa a cadeira nº27, cujo patrono é Manoel Luiz Azevedo D'Araújo. O memorialista é autor de várias obras que abordam a memória e cotidiano aracajuano nos anos 40, 50 e 60. Tem como mais relevante o livro “Aracaju Romântica que vi e vivi”.



disputas dos rapazes que trabalhavam carregando malas em busca de alguns trocados e o barulho do falatório do povo nas plataformas de embarque/desembarque, etc.

É importante exaltarmos iniciativas como a de Melins, de transpor para o papel as suas experiências pessoais. Sem isso, toda essa memória estaria perdida no tempo. Quantas outras histórias interessantíssimas poderiam ter sido salvaguardadas por meio da escrita! A nosso contragosto, a memória é volátil e finita, o que a restringe e, ao mesmo tempo, a torna preciosa.

Ações como a de Murillo Melins corroboram para a continuação e - por que não? -, perpetuação da memória, em nosso caso da memória ferroviária em Sergipe. Assmann chama a atenção para essa necessidade de guardar a memória para assegurar a sua continuidade. Há inúmeras formas de conseguir desempenhar essa tarefa, a depender do tipo de memória. A que mais se destaca é a escrita:

Ficou evidente que a estrutura e a consistência dos espaços de recordação culturais são determinadas essencialmente pela materialidade de suas mídias memorativas. Por muito tempo a escrita foi considerada um *medium*, “transparente”, que conserva o “espírito” passado, sem perdas no tempo e no espaço (ASSMANN, 2011, p. 439).

Sobre a rede ferroviária em Sergipe, houve outras formas ou modelos de mídias memorativas, ou seja, mecanismos capazes de garantirem a continuidade dos espaços de recordação. Sem dúvida o mais relevante foi o tombamento da Estação ferroviária de Aracaju, juntamente ao seu entorno (prédio da estação, pátios de manobras, vagões, etc.), pelo IPHAN. Todavia, a real situação em que se encontra o prédio é de completo abandono. Houve desinteresse da empresa que possuía o direito de usufruto, obtido por licitação, e ainda há a falta de empenho do poder público em garantir que o espaço seja revitalizado e reutilizado de outra forma. Existem, na realidade, divergências na tomada de decisões, que só afundam o legado ferroviário. Pois se de um lado há o tombamento, esse coexiste, no entanto, com o total abandono.



Imagem 23 – Fotografia da Segunda Estação ferroviária de Aracaju atualmente. Fonte: Acervo Pessoal.

Partindo para a área metropolitana, em São Cristóvão temos outra faceta da mídia memorativa. Diferente de Aracaju, onde se assegurou a continuidade dos espaços de recordação por tombamento, a estação ferroviária da cidade mãe de Sergipe se mantém graças à reutilização do espaço, servindo como sede da guarda municipal. É importante lembrar que se trata de um prédio bem simples que nada se compara à magnitude da Segunda Estação ferroviária de Aracaju. Entretanto, a reutilização do local, mesmo deixando a desejar nos aspectos físicos, mantém salvaguardada a memória do espaço.



Imagem 24 – Fotografia da Estação Ferroviária de São Cristóvão, em junho de 2019. Fonte: Acervo Pessoal.

Outro caso, dessa vez o mais bem-sucedido, é o da Estação ferroviária do município de Boquim. Neste, houve uma proteção por parte do poder federal<sup>38</sup>, da mesma forma que ocorreu em Aracaju, integrando seu espaço de recordação à Lista do Patrimônio Cultural Ferroviário Nacional, em 2011. No entanto, diferentemente do que aconteceu na capital sergipana, o espaço já vinha sendo utilizado como um memorial municipal e, atualmente, está adaptado para funcionar como espaço fomentador de cultura. Mantém assim uma estrutura bastante organizada e zelada que podemos considerar a parte mais vívida da morta-viva sergipana.



Imagem 25 – Fotografia da Estação Ferroviária de Boquim, em novembro de 2019. Fonte: <http://salasdehistoria.blogspot.com/2012/02/ferrovia-de-boquim.html>. Acessado em: 06 de abril de 2020.

A estação do município de Propriá é o último caso estudado de patrimônio ferroviário de Sergipe que tem amparo legal de preservação. Todavia, se encontra da mesma forma que a estação da capital sergipana, abandonada. Segundo relatos de moradores locais, houve um período em que sediava o “tiro de guerra”, uma companhia militar local. Porém, após os militares obterem uma sede própria, a estação ficou largada, à mercê do tempo. Atualmente o prédio ainda conserva boas paredes, mas com grau bastante avançado de deterioração.

<sup>38</sup> Portaria IPHAN nº 407/2010. Disponível em: [http://portal.iphan.gov.br/uploads/ckfinder/arquivos/Portaria%20de%202010\\_12\\_21%20-%20No%20407%20\(1\).pdf](http://portal.iphan.gov.br/uploads/ckfinder/arquivos/Portaria%20de%202010_12_21%20-%20No%20407%20(1).pdf). Acessado em: 12 de novembro de 2020.





Imagem 26 – Fotografia da Estação Ferroviária localizada no município de Propriá. Acervo de Silvio Oliveira, morador local.

Salvo as estações dos municípios de Aracaju, São Cristóvão, Boquim e Propriá, o restante não usufrui de ações de preservação<sup>39</sup> por parte do poder público. As mídias memorativas ferroviárias, como diria Aleida Assmann, sofrem com o descaso e completo abandono. Algumas ainda estão de pé contando apenas com suas próprias forças. Mesmo em localidades com notória importância na História de Sergipe, como nos casos de Laranjeiras e Maruim, as estações se encontram em pedaços.

A situação dos trilhos é ainda pior. No interior do Estado eles disputam espaço com a vegetação que, aos poucos, voltam a tomar o lugar que antes era seu. Nas zonas urbanas, ou em pequenas povoações, os trilhos chegaram a sofrer com vandalismos e furtos, sendo comercializados como sucata. Poucos são os trechos que continuam a existir em boa forma.

Em Aracaju, os trilhos encontram-se em avenidas inteiras e coexistem com o asfalto. Fato esse motivo de crítica, pois acabam gerando um desperdício da área que poderia ser utilizada para outras finalidades, como construção de vias de transporte urbano ou embelezamento das vias. Segundo Antônio Samarone, em um artigo intitulado “Aracaju inteligente?”, publicado em um veículo eletrônico:

Aracaju padece com a ocupação das Avenidas Rio de Janeiro e Matadouro com a sucata de uma antiga linha férrea da Leste Brasileira. A linha está sem uso há décadas. Inclusive, com vários trechos cobertos pelo mato, no interior do Estado. Sem contar uma antiga Estação Ferroviária abandonada, no

<sup>39</sup> Ao final desse trabalho, na seção de anexos, estão disponibilizadas as fotografias da maioria das estações ferroviárias em estado atual e em outros momentos ao longo da história.

coração da cidade. Por que a Prefeitura de Aracaju nunca tomou providências para liberar essas avenidas, favorecendo a mobilidade, o direito de ir e vir? Falta ação e interesse do Prefeito de Aracaju (SAMARONE, 2019, p. 01)<sup>4041</sup>.

Entretanto, vendo o completo abandono e sucateamento, seria correto afirmar que já não existe mais a memória dos trilhos em Sergipe, assim como a teoria de Pierre Nora forçaria-nos a dizer? Os objetos, por si só, não justificam uma memória ou simbologia própria? Ora, basta realizar um trajeto pela rodovia BR-101, nas mediações da cidade de Itaporanga D'Ajuda, e visualizar os trilhos à sua margem para perceber que há, de fato, uma memória do local. Ou ainda cruzar a Avenida Rio de Janeiro, em Aracaju, para perceber que os trilhos são as marcas do que um dia fora o grande desejo e sonho Sergipano. Estes são mais alguns dos sinais de vividez da ferrovia morta-viva em Sergipe.

Vejamos que até os bens tombados sofrem por não terem um cuidado em sua manutenção e, muitas vezes, recebem o amparo da lei para em seguida serem deixados à deriva. Contudo, mesmo com a inexistência de esforços para promover uma proteção patrimonial ferroviária na maioria dos espaços de recordação, a memória ferroviária continua a existir. Esta, apesar de sufocada, sobrevive fadada ao esquecimento, mas não à morte. Afirmamos isso de acordo com os pressupostos de Assmann, que diz:

“Grande é a força da memória que reside no interior dos locais” – a frase de Cícero pode servir de impulso inicial para quem se questiona a respeito de uma força específica da memória e do poder vinculativo dos locais. O grande teórico da mnemotécnica romana tinha uma noção clara do significado dos locais para a construção de uma memória. Como peças de construção da arte da memória, ele determinou figuras e lugares (*imagines et loci*), sendo que as figuras eram úteis para a fixação afetiva de determinados conteúdos a saber, e os lugares, para a ordenação desses conteúdos e sua recuperação (ASSMANN, 2011, p. 318).

Assim, Aleida Assmann, ao utilizar o pensador grego Cícero, transmite o quão importante é a figura dos locais como ambientes detentores, ou verdadeiros lares, da memória. Esta, aos olhos da autora, possui uma relação intrínseca com os lugares (sejam eles objetos, figuras, idealização, etc.). Da mesma forma são as ferrovias em Sergipe. O conjunto de bens

<sup>40</sup> Disponível em: [www.93noticias.com.br/noticia/44222/aracaju-inteligente](http://www.93noticias.com.br/noticia/44222/aracaju-inteligente). Acessado em: 20 de janeiro de 2020.

<sup>41</sup> Ressaltamos que as opiniões próprias do autor não corroboram com o sentido dessa obra.

ferroviários representa a memória de uma época marcada pelos trilhos, que agora atuam somente nos Espaços de Recordações.

### 3.3 Na estação das Lembranças

Como vimos ao longo deste trabalho, especialmente no corrente capítulo, o sistema ferroviário em Sergipe por si só se constitui em local detentor de histórias e memórias. Nesta etapa, voltaremos nossa atenção para a memória ferroviária utilizando a oralidade como fonte comprovadora de que o sistema ferroviário é, segundo o que Aleida Assmann chama, “detonador de memórias”. Partindo do conceito de Espaço de Recordação, podemos ver que a ferrovia permanece viva na mentalidade dos sergipanos, assim como de qualquer um que observa os rastros da morta-viva.

Basicamente, por meio da fonte oral, foi possível observar três grupos de relatos sobre o conjunto ferroviário sergipano: 1- o de pessoas que vivenciaram a ferrovia, 2- o de experiências transmitidas por terceiros; e, por fim, 3- o de indivíduos que nunca viram o trem em funcionamento e, mesmo assim, possuem uma ligação especial com o que ele representa.

O primeiro grupo, dos que vivenciaram as ferrovias de Sergipe, aos poucos vai se dissipando com o passar do tempo. Lembrando que, embora a ferrovia funcionasse até o século XXI, o transporte de passageiros, que é a parte que nos interessa aqui, interrompeu-se ainda nos anos de 1970. Por isso, grande parte das testemunhas oculares da morta-viva em ação já morreu. As poucas que restam são difíceis de localizar ou, ainda, sofrem o enfraquecimento de sua memória.

Talvez o nome mais marcante dentre os que vivenciaram as ferrovias e que ressuscitam suas memórias em Sergipe seja o de Murillo Melins, que já foi mencionado anteriormente. Sua atuação como memorialista tem grande importância para a memória ferroviária em Sergipe, apesar de ele se ater quase sempre a Aracaju. Em suas obras, Melins ressalta suas percepções sobre o ambiente das estações e a atuação dos tipos populares, além de rememorar, de forma até nostálgica, a época em que a ferrovia tinha papel de destaque entre os membros da elite aracajuana.

Outro nome importante no cenário sergipano que deixou obras mencionando a ferrovia foi o de José de Carvalho Déda<sup>42</sup>. Em sua obra “Brefáias e Burundangas do Folclore Sergipano”, escrita em 1967 e reeditada pelo Instituto Tancredo Neves em 2002, o autor comenta o relógio da estação ferroviária, um sinalizador da pontualidade ou da marcação

---

<sup>42</sup> (1898-1968) Jurista, Político, Jornalista e Escritor, nascido em Patrocínio do Coité (atual município de Paripiranga/BA) e que firmou base familiar em Simão Dias.

correta da hora, quando diz: “Certo como relógio da estrada de ferro” (DÉDA, 1967, p. 157). Mais adiante o autor também faz referências a outros aspectos da ferrovia, como na frase “o trem apita é na curva” (DÉDA, 1967, p. 199). Ambas as concepções trazem resquícios da mentalidade da época e sua contribuição para a constituição da memória ferroviária em Sergipe.

A literatura também contribuiu para a composição da memória ferroviária. O caso mais famoso é o do escritor, jornalista e político Jorge Amado. Na obra “Teresa Batista cansada da guerra”, o autor cita a ferrovia em Sergipe, especificamente o caso da estação de Boquim. Segundo Amâncio Cardoso:

Talvez, uma das maiores homenagens à presença ferroviária na cidade da laranja tenha sido feita pelo famoso escritor baiano Jorge Amado (1912-2001), demonstrando a importância da via férrea no município. Em seu romance “Tereza Batista Cansada de Guerra”, de 1972, há um capítulo inteiro que se passa em Boquim. Ali, a personagem que dá título ao livro chega e parte de trem, vivendo dias trágicos, pois o município enfrenta uma grave epidemia de varíola que Tereza, então amásia do diretor do posto de saúde, ajuda a debelar. Contudo, além da sensual morena, a epidemia também chegou na pequena cidade do centro-sul sergipano pelos trilhos, através dos tripulantes da locomotiva. Assim, a bexiga “desceu em Boquim. (...), inoculou-se no foguista [que cuida da fornalha] e no maquinista [condutor da locomotiva], mas o fez devagar, dando-lhes tempo para morrer na Bahia, (...)”. Vê-se que a trama do capítulo tem na estação de Boquim palco de um roteiro trágico-erótico numa das obras-primas da literatura moderna brasileira (CARDOSO, 2011, p. 378-379).

De uma forma ou de outra, cada um foi deixando suas contribuições para a memória ferroviária, mesmo sem perceber.

Alcançamos outras testemunhas oculares do trem por meio de entrevistas. Optamos por deixar os entrevistados apresentarem os seus relatos de forma espontânea, com o intuito de não interferirmos na recordação que cada um trazia consigo.

O Senhor Laérson Alves de Goes, morador do município de São Miguel do Aleixo, por exemplo, relembra que ainda jovem ouvia falar da ferrovia e de como tudo aquilo parecia então ser o “bem mais avançado de Sergipe” e que “era algo que só as grandes capitais possuíam”. Ainda em seu relato afirmou nunca ter embarcado num trem, mas chegou a ver, em meados dos anos de 1970, uma locomotiva fazendo o seu trajeto na altura do município de Capela, “todos paravam para ver, maravilhados”. Após isso, relata que foi “fazer a vida no Paraná” e não conseguiu mais ver a ferrovia em atuação no Estado de Sergipe.

Em outra entrevista, o Senhor Gildo Júnior, por meio da rede social *Facebook*, relatou o seu contato com a ferrovia durante a infância, quando morador do conjunto Castelo Branco, próximo de onde hoje é o complexo administrativo da Secretaria de Estado da Saúde. Ele afirma: “Me lembro, claramente, do barulho dos trens de carga que passavam pontualmente no horário”. E diz que, pouco antes dos anos 2000, a atividade foi diminuindo drasticamente. Segundo palavras do nosso entrevistado:

A estratégia brasileira no momento da industrialização foi investir na infraestrutura rodoviária. Foi praticamente um lobby sustentado pela indústria automobilística. Aos poucos a rede ferroviária foi perdendo espaço nesse processo, mesmo com a extensão territorial que o Brasil tem. Nesse pretexto de interligação das regiões, o caminhão e o ônibus dominaram essa fatia de mercado e hoje a guerra é bem feroz, inclusive na legislação de regras para a operação<sup>43</sup>.

Em todos os relatos, a semelhança é a permanência da memória ferroviária. Mesmo que alguns, no momento de sua confecção, não tenham sido concebidos para atender esse propósito, ao fim se constituíram num relato sobre o espaço de recordação. No último ainda é possível perceber uma crítica ao abandono das linhas férreas pelos governos devido à predileção pelo sistema rodoviário. Contudo, todos os discursos giram em volta da rememoração da ferrovia ou mesmo da sua representação em fontes literárias.

O segundo grupo de fonte oral estudado por nós corresponde a relatos que revelam a memória através de terceiros. A opção heurística foi necessária ao considerarmos que muitas testemunhas da atividade do trem já faleceram e, no entanto, suas memórias continuam vivas por meio de seus discursos na lembrança de pessoas que conviveram com elas. Esse tipo de memória acaba atuando já no campo do grupo, não sendo mais exclusiva do ente que a formou. Vale lembrar que a memória que sobrevive por meio de terceiros já não é a mesma de quando foi criada. Segundo o Antropólogo e estudioso sobre a Memória, James Fentress:

A memória não é um receptáculo passivo a memória é ativa. Só podemos nos lembrar das coisas que significam algo para nós. Assim, organizamos nossas memórias de um jeito que elas nos façam sentido antes que nos lembremos das coisas. Memórias sem sentido são não memórias, coisas de que não nos podemos lembrar. Mas "significado" não é simplesmente uma categoria subjetiva; às vezes o nosso mundo parece conspirar com a tendência à confabulação (FENTRESS, 2007, p. 36).

---

<sup>43</sup> Entrevista realizada via aplicativo de conversa.



Dessa maneira, as fontes, ou relatos, foram analisados e tomados como material de apoio, sem muito protagonismo, uma vez que poderemos cair no risco da confabulação. Assim, desde já deixamos as ressalvas perante as memórias terceirizadas, afirmando que estas têm a ver com o que realmente aconteceu, porém sem ser necessariamente fiéis à fonte primária.

Um dos relatos desse tipo é o do estudante de Língua portuguesa Marcelo Silva, que compartilhou algumas lembranças cunhadas pelo avô, que trabalhou com a venda de passagens na Segunda Estação Ferroviária de Aracaju, durante a década de 1960. Entre essas memórias há inúmeras menções sobre as cenas de despedidas e também de reencontros, com lágrimas de saudades e com a alegria por rever os parentes. O estudante também fez questão de citar a lembrança da pomposidade em ocasiões especiais, como por exemplo, em comitivas de grandes políticos ou de membros importantes do Clero.

Em outro caso, Siberlan Júnior afirmou que sua memória ferroviária parte das histórias contadas pelo bisavô, João Bruno Barros, que se dizia ser um sobrevivente do desastre ferroviário de 1946. Contudo, seus relatos soaram bem mais superficiais, fator que faz a memória ser algo tão volátil e que necessita ter a devida atenção.

O último caso relevante de memórias ferroviárias transmitidas pelas gerações é o da escritora Ana Maria do Nascimento Fonseca Medina<sup>44</sup>. Durante a sua fala, no V Colóquio de Cultura e História Cultural, organizado pelo Professor Dr. Claudfranklin Monteiro, a escritora abordou a ferrovia em Sergipe como uma de suas memórias. Na Conferência “História e Narrativa”, a escritora discorreu sobre memórias de sua avó ambientadas na Estação Ferroviária de Boquim.

Medina comentou a respeito da festa de casamento de sua avó. Por ser esta membra de uma família importante na região, pessoas de diversas cidades foram ao casório e muitos chegaram de trem. Apontou também que era costume recepcionar os convidados já na estação e que ainda se enfeitava a mesma a fim de ser uma espécie de “portal de entrada” da festa. Vemos no relato de Medina como a ferrovia cumpria o papel de aproximar os locais e isso reverberou nas memórias afetivas de muitas pessoas.

Portanto, as memórias ferroviárias atuam na oralidade e, mais do que isso, conseguiram ser transmitidas por esta. Isso só foi possível porque elas possuem um

---

<sup>44</sup> Ana Medina é formada em Letras e ocupa a Cadeira de nº 16 da Academia Sergipana de Letras (ASL). Também integra a Associação Cultural do Arquivo Nacional/ RJ; é sócia do Instituto Histórico e Geográfico de Sergipe e do Instituto Dom Luciano Duarte; vice-presidente do Conselho Estadual de Cultura de Sergipe; e Diretora da Escola de Administração Judiciária (ESAJ) do Tribunal de Justiça de Sergipe. No currículo da escritora estão as obras *Ponte do Imperador*, *Memória da Ordem do Mérito Serigy* e *Cartas de Hermes Fontes: Angústia e Ternura*. Fonte: <http://> . Acessado em 21 de dezembro de 2020.

significado que faz delas importantes, pois “não nos lembramos das memórias que não têm significado para nós” (FENTRESS, 2007, p. 36). Ou seja, a ferrovia ocupou e continua ocupando espaço no imaginário dos sergipanos, atuando como detentora de recordações de variadas facetas afetivas.

Por último coletamos relatos de pessoas que, de alguma forma, enxergam a ferrovia como um espaço de recordação e/ou rememoração mesmo sem terem vivenciado o trem em atuação. Dessa maneira, foi possível perceber que a memória ferroviária em Sergipe continua viva, apesar de não no sentido prático.

Por conta das medidas de isolamento social em combate a COVID-19, essas entrevistas foram realizadas via rede social e demais plataformas de trocas de mensagens. Por meio delas, buscamos fazer com que os relatos fossem transmitidos espontaneamente sem grandes interferências, proporcionando uma narrativa que transparecesse a memória e que demonstrasse mais importância para o entrevistado.

Em todos os casos, observamos discursos que versaram sobre o descaso do poder público em relação ao abandono da ferrovia. Os entrevistados, em sua maioria jovens, veem nos resquícios ferroviários uma sombra de um passado modernizador e lamentam que não tenham podido usufruir da experiência ferroviária no Estado. Hewton Teles, morador de Propriá, afirmou que é “lamentável observarmos nossas ferrovias abandonadas no nosso estado, a de Aracaju às moscas e a de Propriá, com uma bela história, sendo engolida pelo tempo e pelo abandono do poder público”<sup>45</sup>.

Esse mesmo posicionamento crítico também se estende ao público em geral, questionando-se o porquê de não haver uma cobrança da sociedade para manter a ferrovia em uso e ainda atribui o atraso econômico, em relação ao índice de desemprego em Sergipe, à interrupção da ferrovia. Como no caso da fala de Bruno Albuquerque, morador de Aracaju, que disse o seguinte: “Cadê o povo pra exigir os reparos e funcionamento de nossa ferrovia? Uma das causas do aumento do desemprego no estado de Sergipe foi a desativação da nossa ferrovia”<sup>46</sup>.

Quase sempre a ferrovia acaba sendo detonadora de memórias que muitas vezes são traumáticas. Infelizmente, os indivíduos que não conseguiram ver a atuação da ferrovia em Sergipe olham os resquícios da morta-viva com um sentimento de revolta e tristeza por presenciarem, basicamente, o abandono. Quilômetros de trilhos e grandes prédios em deterioração acabam significando, para as novas gerações, marcas de uma história que não foi

---

<sup>45</sup> Relato colhido via rede social, em 09 de novembro de 2020.

<sup>46</sup> Relato colhido via rede social, em 13 de novembro de 2020.

possível vivenciar. A ferrovia teve seu sentido modificado ao longo das gerações de sergipanos. O que antes era a representação do Progresso, tornou-se rastro de uma crença de futuro que não vingou.

Também houve relatos que, apesar de ainda críticos ao descaso do poder público, apontaram medidas que poderiam ter sido aplicadas para garantir a continuidade, mesmo que em parte, da ferrovia em Sergipe. Como, por exemplo, o caso de Edevaldo Santos Farias, morador de São Cristóvão: “Gosto de coisa antiga na minha cidade, falta muito interesse dos governos para transformar em um lugar turístico. A ferrovia está completamente abandonada, quase sumindo do mapa. Uma pena, afinal, faz parte da nossa história”<sup>47</sup>. É importante ressaltar que houve uma tentativa de implantação de trem turístico com a rota Aracaju-São Cristóvão-Itaporanga D’Ajuda, durante o Governo de João Alves Filho, na década de 1990. Contudo, foi uma tentativa infrutífera que logo foi abandonada devido aos altos custos e insucesso turístico.

Para finalizar esta etapa, das memórias individuais sobre as ferrovias, temos um comentário de Felipe Medeiros Tavares, morador de Aracaju, realizado em uma postagem do Blog do Pesquisador sobre ferrovias Ralph Giesbrecht, em 28 de dezembro de 2017. Segundo o sergipano:

Parte do trecho urbano de Aracaju já está coberta de asfalto. Os prédios da antiga Leste em Aracaju, bem como a estação ferroviária, estão abandonados e sem perspectiva de recuperação. Diversas reportagens foram veiculadas na imprensa local tratando do abandono da ferrovia. No antigo pátio de Aracaju existem alguns vagões bastante deteriorados com o logotipo da "BR", pintados nas cores verde e amarelo, bem como alguns vagões de combustível enferrujados. Não existe interesse das autoridades locais em recuperar a ferrovia. Há projetos para transformar parte do antigo leito urbano em "BRT", porém em 2017 havia somente lixo e trechos cobertos por asfalto, além de carcaças de carros, móveis e etc. Podemos observar que na zona rural árvores e muito mato já cresceram. Enfim, esse é o panorama da antiga Leste, no trecho sergipano (TAVARES, 2017)<sup>48</sup>.

É possível perceber que a ferrovia em Sergipe ainda continua viva na memória dos sergipanos. Seus trilhos agora percorrem os caminhos da mentalidade, atuando como um espaço detentor e produtor de memória. Esta, longe de estar morta, continua ativa e, por isso, modificando-se a cada dia. Mesmo soterrado pelo tempo, o apito do trem ainda parece ecoar nas recordações de uns e despertar a identidade de outros.

<sup>47</sup> Relato colhido via rede social, em 28 de outubro de 2020.

<sup>48</sup> Fonte: <http://blogdogiesbrecht.blogspot.com/2017/01/1969-o-comeco-do-fim-para-as-ferrovias.html>. Acessado em 11 de dezembro de 2020.

## CONSIDERAÇÕES FINAIS

Eu me sinto um estrangeiro  
Passageiro de algum trem  
Que não passa por aqui  
Que não passa de ilusão.

(Humberto Gessinger)

O trem “que não passa por aqui” continuou a trilhar seu caminho, enveredando pelas memórias de Sergipe. O sistema ferroviário no estado trafegou passageiros de 1913 a 1977 e, após isso, restringiu-se ao transporte de cargas, funcionando até meados de 2013. Por isso, dizemos: agora a ferrovia está morta. Mas, ao mesmo tempo, sobrevive de alguma forma. Temos assim, a morta-viva sergipana.

Este trabalho dedicou-se a traçar uma história da via férrea em Sergipe e, em seguida, a dissertar sobre a representação do trem na mentalidade ou imaginário dos indivíduos que vivenciaram as linhas férreas. Ao mesmo tempo, também foram suscitadas questões sobre a memória ferroviária dos que viveram, viram e até dos que apenas presenciaram os resquícios ferroviários.

A ideia de dividir este texto em três esferas (os trilhos na prática, na notícia e na memória) serviu para: apresentar o contexto histórico, dissertar alicerçado em uma metodologia que abarcasse fontes populares (no caso, jornais) e, finalmente, escrever um relato histórico sobre a ferrovia a partir das experiências de quem as conheceu ou conhece de algum modo.

Evidentemente a ferrovia já não mais existe, e as fontes humanas que lhe são testemunhas esvaem-se aos poucos. Por isso, foi necessário escrever este trabalho dando espaço às memórias individuais – consideramos, aliás, muito importante conhecer e dar espaço à oralidade, seja qual for o trabalho historiográfico que tenha essa fonte em disponibilidade.

Considerando a forma pela qual nossa narrativa foi disposta, nota-se que este trabalho contribui para o saber histórico em três aspectos: primeiramente, ao retratar o contexto da época sobre a construção e os primeiros anos da ferrovia em Sergipe; em segundo lugar, ao

exercer o papel historiográfico de fundamentação e fidelização às fontes; e, por último, ao ressaltar o papel da memória ferroviária em Sergipe afirmando que esta continua ativa e atua, segundo os preceitos de Aleida Assmann, como espaço de recordação.

Aliás, foi traçado aqui um panorama da História Ferroviária em distintos regimes de historicidade<sup>49</sup>. Equivale dizer que em cada componente dessa Dissertação foi apresentada uma narrativa que se detinha a abarcar uma temporalidade específica adequando seu tom (fatídico, descritivo e etc.) a cada momento. Nesse sentido, esta pesquisa deixa a sua pequena contribuição sobre a história de Sergipe, especificamente sobre a sua História Ferroviária. Ou ainda, por que não citar que também colabora com um pedaço da História das ferrovias no nordeste brasileiro.

Obviamente, como em quaisquer pesquisas historiográficas, este trabalho apresenta limitações. Sem dúvida, a maior delas foi a de acesso às fontes. Isso não decorreu apenas devido a dificuldades de ordem pessoal, pois, além disso, o ano de 2020 foi marcado pelo início da pandemia provocada pelo Sars-Cov-2, um novo coronavírus. Com as medidas restritivas e a necessidade de isolamento social para conter a proliferação do vírus, não foi possível ir diretamente aos arquivos públicos. Além disso, fomos impedidos de nos deslocar aos lugares pertencentes ao sistema ferroviário e, também, impossibilitados de contatar os indivíduos que vivenciaram as ferrovias pessoalmente, uma vez que se tratam de idosos e, por isso, fazem parte do grupo de risco de contágio pelo Sar-Cov-2.

No entanto, tomamos algumas medidas para contornar as dificuldades. Exemplo disso foram os jornais em mídia digital, fruto dos trabalhos do grupo de estudos GPCIR, que foram disponibilizados tempos atrás pelo Prof. Dr. Antônio Lindvaldo Sousa. Também houve as fontes jornalísticas presentes no acervo da hemeroteca digital da Biblioteca Nacional e os acervos em sítios eletrônicos dos próprios jornais. Além disso, as redes sociais e os aplicativos de trocas de mensagens permitiram-nos acesso à oralidade e outros aspectos sobre a memória ferroviária em Sergipe. Foram as redes sociais inclusive, junto a blogs e outros tipos de site, a origem das imagens usadas no corpo deste trabalho.

Porém, dadas as dificuldades de acesso às fontes e, mais importante, dada à grandiosidade das mesmas, este trabalho por si só não é capaz de abarcar toda a história ferroviária sergipana. Restam lacunas que poderão ser preenchidas de acordo com o aprofundamento de estudos das fontes ou, ainda, por meio de uma mudança de perspectiva, uma vez que esta pesquisa trabalha sob regimes temporais diferentes (curto, médio e longo).

---

<sup>49</sup> Termo criado pelo historiador francês François Hartog.

Ao fim, esta Dissertação pode ser encarada como fomentadora de novas pesquisas, possibilitando a criação de futuros estudos acerca da ferrovia em Sergipe e mesmo em outras áreas.

De maneira geral, a escrita desta Dissertação é resultado de um processo que vem se amadurecendo desde a curiosidade perante a presença dos trilhos, perpassando os questionamentos de um historiador recém-formado que se sentia “um estrangeiro/passageiro de algum trem/que não passa por aqui”, tal como retrata a canção da banda de *pop rock* Engenheiros do Hawaii.

Demonstramos que a ferrovia tem uma carga simbólica que passou por diversas transformações em seu significado. Progresso, civilidade, desenvolvimento, risco, morte, memória e saudade. O símbolo “ferrovia” continua lá. No entanto, seus significados são os responsáveis pela perpetuação da memória ferroviária.

Por tudo já apresentado, optamos por produzir uma Dissertação que fosse capaz de salvaguardar um pedaço da História Ferroviária em Sergipe, apesar de a ferrovia estar fisicamente sucumbindo à ação do tempo. Não seria justo deixar um bem material tão importante levar consigo a imaterialidade que o acompanha. A ferrovia, apesar de morta em seu funcionamento, continua viva na memória dos sergipanos. Memória essa que “se orienta para o passado e avança passado adentro por entre o véu do esquecimento [...] [e ao mesmo tempo] segue rastros soterrados e esquecidos, e reconstrói provas significativas para a atualidade” (ASSMANN, 2012, p. 53).

## REFERÊNCIAS

### FONTES

#### MENSAGENS DE PRESIDENTES DE ESTADO

CAMPOS, Olímpio. Mensagem apresentada à Assembleia Legislativa de Sergipe [...] pelo Presidente do Estado Monsenhor Olímpio Campos. Aracaju: Tipografia do “O Estado de Sergipe”, 1900. In: BRASIL. Relatórios dos presidentes dos estados brasileiros – 1891 a 1930. Disponível em: <http://memoria.bn.br/DocReader/DocReader.aspx?bib=720534&pagfis=160>. Acesso em: 20 dez. 2018.

ITAJAHY, Manoel Baptista. Mensagem apresentada à Assembleia Legislativa de Sergipe [...] pelo Presidente do Estado Manoel Baptista Itajahy. Aracaju: Tipografia do “O Estado de Sergipe”, 1909. In: BRASIL. Relatórios dos presidentes dos estados brasileiros – 1891 a 1930. Disponível em: <http://memoria.bn.br/DocReader/DocReader.aspx?bib=720534&pagfis=763>. Acesso em: 20 dez. 2018.

MENEZES, Josino Odorico. Mensagem apresentada à Assembleia Legislativa de Sergipe [...] pelo Presidente do Estado Josino Menezes. Aracaju: Tipografia do “O Estado de Sergipe”, 1903. In: BRASIL. Relatórios dos presidentes dos estados brasileiros – 1891 a 1930. Disponível em: <http://memoria.bn.br/DocReader/DocReader.aspx?bib=720534&pagfis=311>. Acesso em: 20 dez. 2018.

\_\_\_\_\_. Mensagem apresentada à Assembleia Legislativa de Sergipe [...] pelo Presidente do Estado Josino Menezes. Aracaju: Tipografia do “O Estado de Sergipe”, 1904. In: BRASIL. Relatórios dos presidentes dos estados brasileiros – 1891 a 1930. Disponível em: <http://memoria.bn.br/DocReader/DocReader.aspx?bib=720534&pagfis=389>. Acesso em: 22 dez. 2018.

VALADÃO, Manoel Prisciliano de Oliveira. Mensagem apresentada à Assembleia Legislativa de Sergipe [...] pelo Presidente do Estado Manoel Prisciliano de Oliveira Valadão. Aracaju: Tipografia do “O Estado de Sergipe”, 1915. In: BRASIL. Relatórios dos presidentes dos estados brasileiros – 1891 a 1930. Disponível em: <http://memoria.bn.br/DocReader/DocReader.aspx?bib=720534&pagfis=1081>. Acesso em: 23 dez. 2018.

### JORNAIS

A Cruzada, Aracaju, 17 de setembro de 1950, nº 668.

A Lâmpada, Simão Dias, 29 de março de 1925, nº 03.

A Lâmpada, Simão Dias, 05 de abril de 1925, nº 04.

A Razão, Estância, 14 de junho de 1914, nº 22.

A Razão, Estância, 21 de junho de 1914, nº 24.

A Razão, Estância, 24 de junho de 1914, nº 25.

A Razão, Estância, 05 de julho de 1914, nº 27.

A Razão, Estância, 12 de julho de 1914, nº 30.

A Reforma, Aracaju, 30 de outubro de 1887, nº 44.

A Rua, Aracaju, 22 de março de 1914, nº 12.  
 A Rua, Aracaju, 27 de março de 1917, nº 13.  
 A Semente, Aracaju, 19 de abril 1925, nº 2.  
 Correio de Aracaju, Aracaju, 17 de janeiro de 1907\*.  
 Diário da Manhã, Aracaju, 12 de julho de 1913, nº 686.  
 Diário da Tarde, Aracaju, 31 de agosto de 1933, nº 102.  
 Folha de Sergipe, Aracaju, 07 de fevereiro de 1909, nº 177.  
 Folha de Sergipe, Aracaju, 08 de agosto de 1909, nº 277.  
 Jornal Sergipe, Aracaju, 07 de maio de 1882, nº 80.  
 O Estado de São Paulo, São Paulo, 20 de abril de 1969, p.06\*.  
 O Estado de Sergipe, Aracaju, 02 de agosto de 1910, nº 3337.  
 O Estado de Sergipe, Aracaju, 06 de agosto de 1915, nº 4694.  
 Sergipe-Jornal, Aracaju, 19 de março de 1946\*.  
 Sergipe-Jornal, Aracaju, 20 de março de 1925 (nº 1.030).  
 (\*) – Não foi possível localizar o número dessas edições.

## LEGISLAÇÃO

BRASIL. Decreto nº 4.916 de 30 de março de 1872. In: Coleção de Leis do Império do Brasil, 1872, vol. 1, pt. II, p. 146. Disponível em: <http://www2.camara.leg.br/legin/fed/decret/1824-1899/decreto-3128-7-outubro-1882-544765-publicacaooriginal-56258-pl.html>. Acesso em: 14 dez. 2018.

\_\_\_\_\_. Decreto nº 1.126, de 15 de dezembro de 1903. In: Diário Oficial, 15 de dezembro de 1903. Disponível em: <https://www2.camara.leg.br/legin/fed/decret/1900-1909/decreto-1126-15-dezembro-1903-584978-publicacaooriginal-107861-pl.html>. Acesso em: 14 dez. 2018.

\_\_\_\_\_. Decreto nº 7171, de 12 de novembro de 1908. In: Coleção de Leis do Brasil - 12/11/1908, Página 1150 Vol. 2. Disponível em: <http://www2.camara.leg.br/legin/fed/decret/1900-1909/decreto-7171-12-novembro-1908-527732-publicacaooriginal-1-pe.html>. Acesso em: 15 dez. 2018.

## FONTES VISUAIS

ESTRADA DE SONHOS. Direção: Pedro Von Krüger. Produção: Pedro Von Krüger e André Horta. Brasil: Com Domínio Produções LTDA, 2015. Amazon Prime.

MAUÁ – O IMPERADOR E O REI. Direção: Sérgio Rezende. Produção: Joaquim Vaz de Carvalho. Brasil: Riofilmes, 1999. DVD.

TAVARES, Felipe Medeiros. Aracaju: entrevista contida no Blog do Pesquisador Ralph Giesbrecht, em 28 de dezembro de 2017. Disponível em: <http://blogdogiesbrecht.blogspot.com/2017/01/1969-o-comeco-do-fim-para-as-ferrovias.html>. Acessado em: 11 de dezembro de 2020

## FONTES ORAIS

Entrevista com Bruno Albuquerque, Aracaju, 26 de outubro de 2020.

Entrevista com Edevaldo Santos Farias, São Cristóvão, 14 de outubro de 2020.



Entrevista com Gildo Alves Júnior, Aracaju, 20 de outubro de 2020.  
 Entrevista com Hewton Souza Teles, Propriá, 21 de outubro de 2020.  
 Entrevista com Laérson Alves de Goes, São Miguel do Aleixo, 17 de outubro de 2020.  
 Entrevista com Marcelo Silva, Aracaju, 28 de outubro de 2020.  
 Entrevista com Siberlan Júnior, Aracaju, 19 de outubro de 2020.  
 Palestra de Ana Maria do Nascimento Fonseca Medina, V Colóquio de Cultura e História Cultural, São Cristóvão, 05 de novembro de 2020.

## REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

### ARTIGOS

ARRUDA, Gilmar. **Cidades e Sertões: O historiador entre a História e Memória**. Projeto História, São Paulo, v. 19, p. 121-143, novembro/1999. Disponível em: <https://revistas.pucsp.br/revph/article/view/10926/8087>. Acesso em: 15 de janeiro de 2020.

CARDOSO, Amâncio. **Ferrovias em Sergipe: Nota Histórica**. Revista do IHGSE, Aracaju, n.º 41, p. 375 – 391. 2011. Disponível em: [http://ihgse.org.br/arquivos\\_pdf/revista\\_41/revista\\_41\\_sumario.pdf](http://ihgse.org.br/arquivos_pdf/revista_41/revista_41_sumario.pdf). Acesso em: 25 de julho de 2019.

DARNTON, Robert. **Uma precoce sociedade da informação. As notícias e a mídia em Paris no século XVIII**. Varia História, Belo Horizonte, p. 9-51, julho/2000. Disponível em: <https://static1.squarespace.com/static/561937b1e4b0ae8c3b97a702/t/57ab5edebe6594bec76df536/1470848832157/Darnton%2CRobert.pdf>. Acesso em: 13 de maio de 2019.

FERNANDES, Etelvina Rebouças. **Duas ferrovias para ligar o mar da Bahia ao Rio do Sertão**. Cadernos PPGA-AU/UFBA, Salvador, v. 5, n. 1, p. 89-104, 2006. Disponível em: <https://periodicos.ufba.br/index.php/ppgau/article/view/1432>. Acesso em: 15 de setembro de 2020.

HARTOG, François. **Tempo e Patrimônio**. Varia Historia, Belo Horizonte, vol. 22, n.º 36: p.261-273, Julho/Dezembro 2006. Disponível em: <https://www.scielo.br/pdf/vh/v22n36/v22n36a02.pdf>. Acesso em: 20 de maio de 2019.

MARTINS, José de Souza. **A ferrovia e a modernidade em São Paulo: a gestação do ser dividido**. Revista USP, São Paulo, v. 63, p. 6-15, 2004. Disponível em: <https://doi.org/10.11606/issn.2316-9036.v0i63p6-15>. Acesso em: 26 de junho de 2019.

NORA, Pierre. **Entre Memória e História: a problemática dos lugares**. Tradução de Yara Aun Khoury. In: Projeto História, São Paulo, (10), dez. 1993. p. 07-28. Disponível em: <http://revistas.pucsp.br/revph/article/view/12101/8763>. Acesso em: 10 de maio de 2019.

POLLAK, Michael. **Memória e Identidade Social**. In: Estudos Históricos, Rio de Janeiro, vol. 5, n. 10, 1992, p. 200-212. Disponível em: <http://bibliotecadigital.fgv.br/ojs/index.php/reh/article/view/1941/1080>. Acesso em: 07 de junho de 2019.

SANTOS, Chrislayne Fernandes. **A modernidade chega de trem: o progresso como discurso para o advento dos caminhos de ferro no estado de Sergipe**. Disponível em: <http://www.geociencias.ufpb.br/posgrad/sernne/artigo13.pdf>. Acessado em: 12 de julho de 2017.

VIEIRA, Lêda Rodrigues. **Caminhos ferroviários: um balanço da historiografia ferroviária brasileira**. Revista Brasileira de História & Ciências Sociais, Carreiros, v. 02, n. 04, dezembro/2010. Disponível em: <https://periodicos.furg.br/rbhcs/article/view/10411/6757>. Acesso em: 30 de novembro de 2019.

## CAPÍTULO DE LIVRO

- BOURDIEU, Pierre. “Sobre o poder simbólico”. In: BOURDIEU, Pierre. **O poder simbólico**. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 1998, p. 7-16.
- FENTRESS, James. Preservação e Modernidade. In: MIRANDA, Danilo Santos de (Org.). **Memória e cultura: a importância da memória na formação cultural humana**. São Paulo: Edições SESC, 2007. p. 34-51.
- LE GOFF, Jacques. Memória. In: **História e Memória**. Tradução: Irene Ferreira, Bernardo Leitão, Suzana Ferreira Borges. 5ª ed. Campinas: Editora da UNICAMP, 2003. p. 419-476.
- \_\_\_\_\_. Progresso/Reação. In: **História e Memória**. Tradução: Irene Ferreira, Bernardo Leitão, Suzana Ferreira Borges. 5ª ed. Campinas: Editora da UNICAMP, 2003. p. 204-245.
- RIOUX, Jean-Pierre. Memória Coletiva. In: RIOUX, Jean-Pierre e SIRINELLI, Jean-François. **Para uma História Cultural**. Rio de Janeiro: Editorial Estampa, 1998. p. 307-333.

## LIVRO

- ASSMANN, Aleida. **Espaços de Recordação: Formas e Transformações da Memória Cultural**. Tradução: Paulo Soethe. Campinas: Editora da Unicamp, 2011.
- ALMEIDA, Maria da Glória Santana. **Sergipe: Fundamento de uma economia Dependente**. Petrópolis: Vozes, 1984.
- BENEVOLO, Ademar. **Introdução à história ferroviária no Brasil: estudo social, político e histórico**. Recife: Folha da Manhã, 1953.
- CALDEIRA, Jorge. **História da riqueza no Brasil**. 1ª Ed. Rio de Janeiro: Estação Brasil, 2017.
- \_\_\_\_\_. **Mauá: Empresário do Império**. 1ª Ed. São Paulo: Companhia das Letras, 1995.
- CAMELO FILHO, Jose Vieira. **A implantação e consolidação das estradas de ferro no nordeste brasileiro**. 2000. 250p. Tese (doutorado) - Universidade Estadual de Campinas. Instituto de Economia, Campinas, 2000. Disponível em: <http://www.repositorio.unicamp.br/handle/REPOSIP/286338>. Acesso em: 27 de julho de 2018.
- CHARTIER, Roger. **A história cultural: entre práticas e representações**. Trad. de Maria Manuela Galhardo. Lisboa: Difusão Editora, 1988.
- DÉDA, José de Carvalho. **Brefáias e burundangas do folclore sergipano**. 2ª Ed. Maceió: Catavento, 2001.
- HARDMAN, F. Foot. **Trem Fantasma: A Modernidade na Selva**. São Paulo: Companhia das Letras, 1988.
- LISBOA, Luis Carlos da Silva. **Chorographia do Estado de Sergipe**. Aracaju: Imprensa Oficial, 1897. Disponível em: <http://bndigital.bn.gov.br/acervodigital/>. Acesso em: 05 de abril de 2018.
- PASSOS, Sobrinho José Modesto. **História econômica de Sergipe**. Aracaju: UFS. Programa editorial, 1987.
- PRADO JÚNIOR, Caio. **Formação do Brasil Contemporâneo**. São Paulo: Brasiliense, 2000.
- SOUZA, Bernardino José de. **Ciclo do Carro de Bois no Brasil**. São Paulo: Companhia Editora Nacional, 1958.

## MONOGRAFIAS, DISSERTAÇÕES E TESES

- BEZERRA, Luiz Paulo Santos. **Nos trilhos da morte: tragédia ferroviária, debate judicial e racismo em Sergipe nos anos 40**. 2017. 96 f. Dissertação (Mestrado em História) - Universidade Federal de Sergipe, São Cristóvão, 2017. Disponível em: <https://ri.ufs.br/handle/riufs/6800>. Acesso em: 14 de março de 2019.
- FEITOSA, Suzete Santos Bomfim. **O patrimônio industrial do Nordeste brasileiro: o caso de Sergipe**. 2014. 299 f., il. Tese (Doutorado). Universidade de Brasília, Brasília, 2014. Disponível em: <https://repositorio.unb.br/handle/10482/16744>. Acesso em: 17 de março de 2020.
- JESUS, André Luiz Sá de. **Uma história da primeira estação ferroviária de Aracaju (1910-1976)**. 2017. 137 f. Dissertação (Mestrado). Programa de Pós-Graduação em História, Universidade Federal de Sergipe, São Cristóvão, 2017. Disponível em: <http://ri.ufs.br/jspui/handle/riufs/6799>. Acesso em: 20 de fevereiro de 2018.
- MAYNARD, Andreza Santos. **A caserna em polvorosa: a revolta de 1924 em Sergipe**. 2008. Dissertação (Mestrado). Programa de Pós-Graduação em História, Universidade Federal de Pernambuco, Recife, 2008. Disponível em: <https://repositorio.ufpe.br/handle/123456789/7247>. Acesso em: 20 de maio de 2020.
- MELO, Josemir Camilo de. **Modernização e Mudanças: O trem inglês nos canaviais do Nordeste (1852-1902)**. Tese (doutorado). Programa de Pós-Graduação em História, Universidade Federal de Pernambuco, Recife, 2000. Disponível em: <https://www.historiografia.com.br/tese/4281>. Acesso em: 23 de setembro de 2020.
- MENEZES, Dayse Lima de. **“Os trilhos que chegam (...):” O aparecimento do trem em Sergipe nas mensagens dos governos e nos jornais locais. (1898-1915)**. São Cristóvão: Universidade Federal de Sergipe, 2000. (Monografia de Graduação em História).

## DIGITAIS (sites)

- IBGE, Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. **I Centenário das ferrovias brasileiras**. Rio de Janeiro: Sergraf IBGE, 1954. Disponível em: <https://biblioteca.ibge.gov.br/biblioteca-catalogo.html?view=detalhes&id=213968>. Acesso em: 15 de novembro de 2018.
- <http://www.estacoesferroviarias.com.br>
- <http://portal.iphan.gov.br>
- <https://infonet.com.br>
- <https://cpdoc.fgv.br>
- <http://bndigital.bn.gov.br/hemeroteca-digital/>
- <https://www.jornaldacidade.net>
- <https://www.jornaldodiase.com.br>
- <https://93noticias.com.br>
- <http://vfco.brazilia.jor.br>
- <http://blogdogiesbrecht.blogspot.com>
- <https://acervo.estadao.com.br>

## ANEXO 1

## Mapas Ferroviários



Mapa Geral dos estudos da estrada de ferro da Província de Sergipe, em 1883.

Fonte: [http://objdigital.bn.br/objdigital2/acervo\\_digital/div\\_cartografia/cart209818/cart209818.jpg](http://objdigital.bn.br/objdigital2/acervo_digital/div_cartografia/cart209818/cart209818.jpg)



Mapa Geral dos novos estudos da estrada de ferro da Província de Sergipe, em 1884.

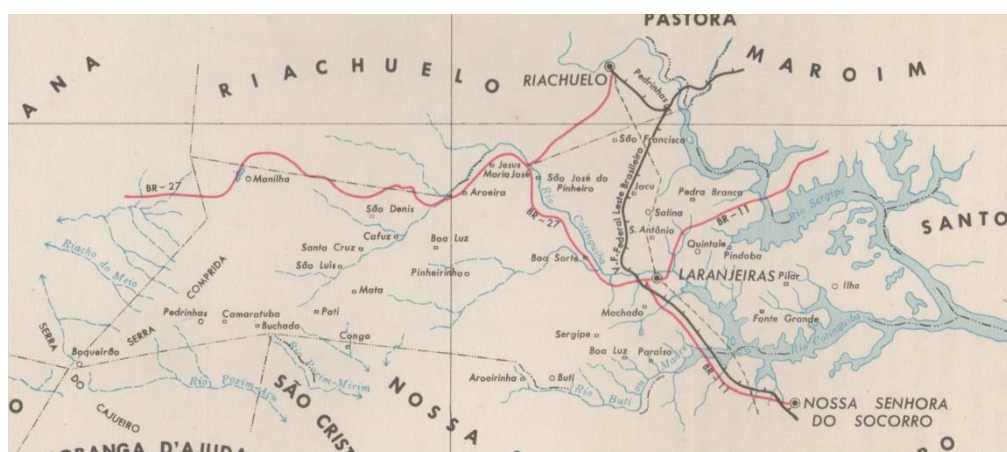


Fonte: [http://objdigital.bn.br/objdigital2/acervo\\_digital/div\\_cartografia/cart164649/cart164649.jpg](http://objdigital.bn.br/objdigital2/acervo_digital/div_cartografia/cart164649/cart164649.jpg)



Mapa com a localização da Estação de São Cristóvão.

Fonte: [www.estacoesferroviarias.com](http://www.estacoesferroviarias.com). Acessado em: 20 de abril de 2020.



Mapa com a localização da Estação de Laranjeiras.

Fonte: [www.estacoesferroviarias.com](http://www.estacoesferroviarias.com). Acessado em: 20 de abril de 2020.



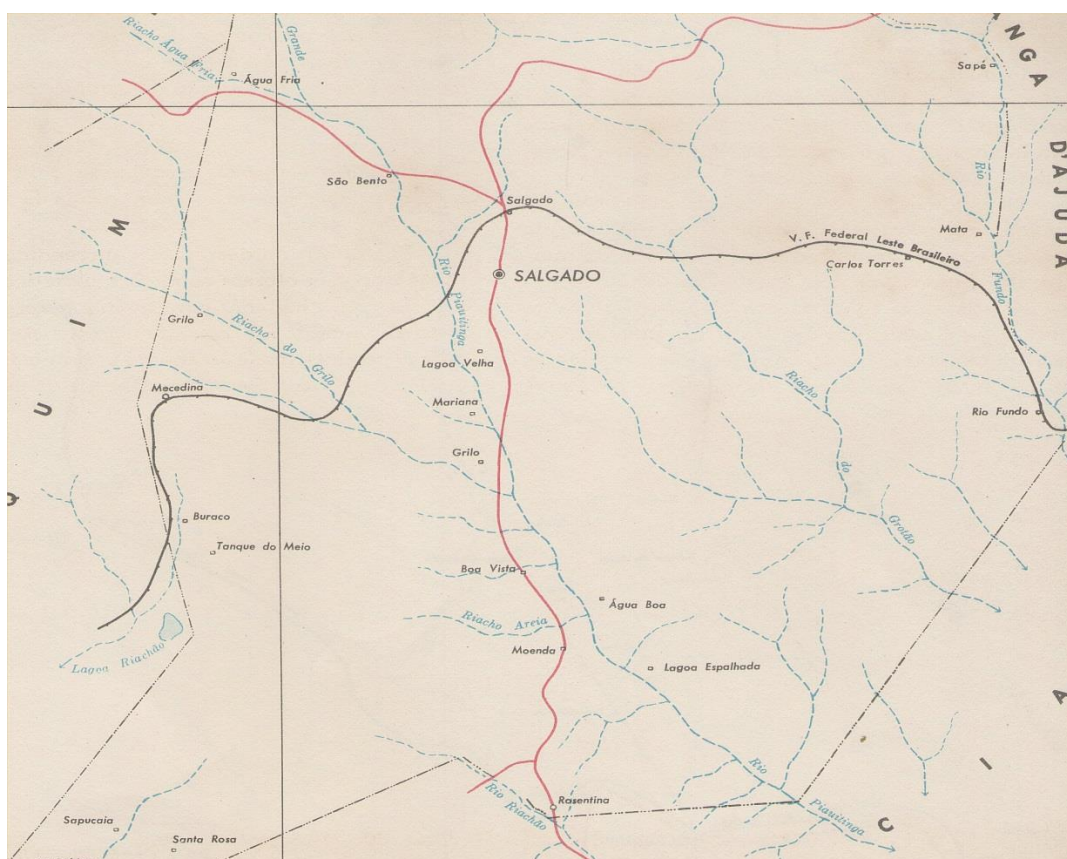
Mapa com a localização da Estação de Maruim.

Fonte: [www.estacoesferroviarias.com](http://www.estacoesferroviarias.com). Acessado em: 20 de abril de 2020.



Mapa com a localização da Estação de Boquim.

Fonte: [www.estacoesferroviarias.com](http://www.estacoesferroviarias.com). Acessado em: 20 de abril de 2020.



Mapa com a localização da Estação de Salgado.

Fonte: [www.estacoesferroviarias.com](http://www.estacoesferroviarias.com). Acessado em: 20 de abril de 2020.

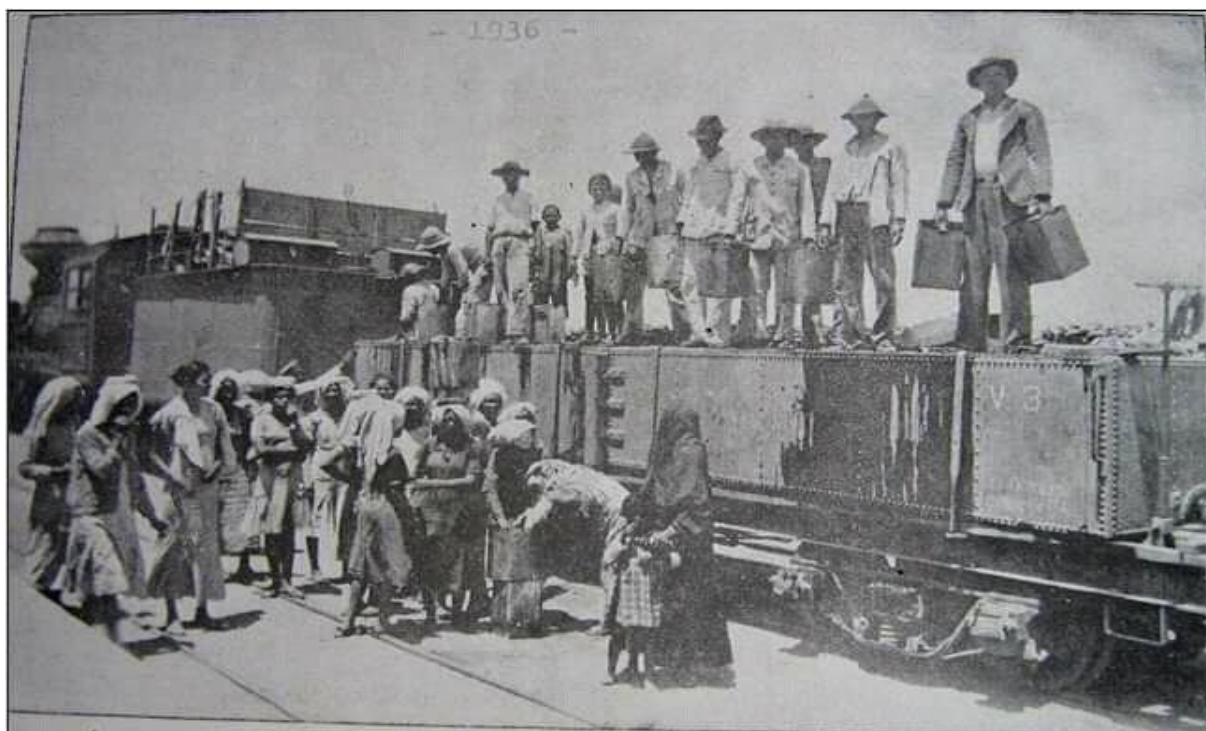


## ANEXO 2

### Fotografias ferroviárias antigas e outros



Trabalhadores reconstruindo trecho da linha Sergipe em 1937.  
Fonte: Acervo da Biblioteca da extinta RFFSA (@icomos.doc).

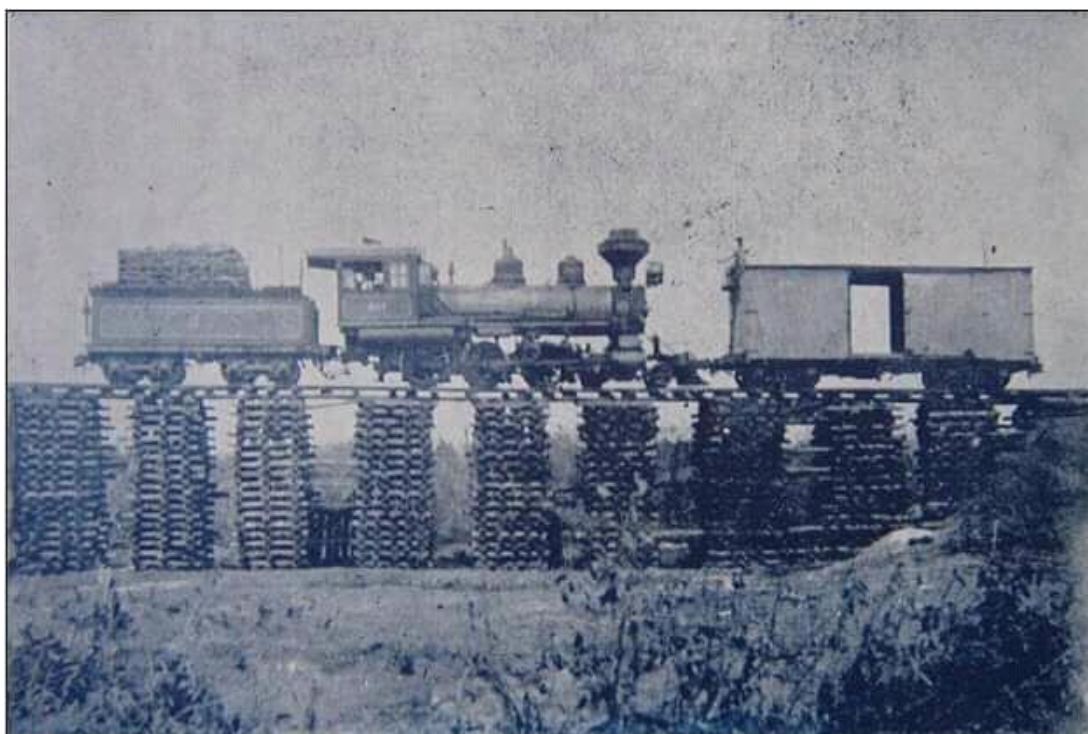


Aspectos das populações marginalizadas à linha, em 1936.  
Fonte: Relatório da VFFLB (@icomos.doc).



Fotografia do acidente do km 286, entre Tomar do Geru e Itabaianinha, em 1942.

Fonte: Relatório da VFFLB (@icomos.doc).



Fotografia de uma linha provisória construída entre Tomar do Geru e Itabaianinha, em 1942.

Fonte: Relatório da VFFLB de 1942 (@icomos.doc).





Primeiro trem, carregando petróleo, a sair dos campos de Carmópolis em 1965.

Fonte: [www.estacoesferroviarias.com](http://www.estacoesferroviarias.com). Acessado em: 27 de abril de 2020.



Fotografia da estação ferroviária de Propriá, data desconhecida.

Fonte: Acervo de Silvio Oliveira.

Maceió-Aracaju									
Preços de Recife		Preços de Maceió		Estações		Estações		Estações	
1ª cl.	2ª cl.	1ª cl.	2ª cl.	Estações	PS 1ª 2ª 3ª	Estações	PS 1ª 2ª 3ª	Estações	PS 1ª 2ª 3ª
346	6	6	6	Maceió ... p.	540	Aracaju ...	500	Dom.	500
340	13	13	13	Bebedouro.	555	Calumbi...	524	...	...
335	18	18	18	Fernão Velh.	606	Cotinguiaba	538	...	...
328	25	25	25	Satuba ...	615	Laranjeiras	604	...	...
322	30	30	30	Utinga ...	626	Riachuelo	628	...	...
320	32	32	32	Gust. Paiva	641	Marolm...	644	...	...
319	31,90	19 30	33	Rio Largo	644	Rosário Catete	702	...	...
				L. Albuquerque. c.	644	Carmópolis	724	...	...
				L. Recife-Maceió pg. 139		Murta ...	733	...	...
335	45	45	45	L. Albuquerque. p.	646	Usina Vassoura	753	...	...
339	58	58	58	Urupema...	705	Muribeca...	813	...	...
345	31,90	19,30	59	Bitencourt	720	Malh. dos Bois	826	...	...
353	67	67	67	Italala...	733	Batinga...	833	...	...
358	35,60	21,50	72	Estr. Branca	754	Cedro ...	849	...	...
368	81	81	81	Capela ...	811	Propriá ...	857	...	...
371	86	86	86	Cajueiro ...	816	Colegió ...	914	...	...
380	35,60	21,50	94	Capricho ...	834	Girau Riuba	1000	...	...
390	100	100	100	Costa Rego.	851	Gomes Neto	1022	...	...
401	39,30	23,80	115	Vicosa ...	911	Gord. Castro	1035	...	...
422	39,30	23,80	135	Caçambas	923	Antonica...	1137	...	...
443	157	157	157	Anel ...	945	L. da Canoa	1205	...	...
457	43,00	26,00	171	Paulo Jacinto	1017	Arapiraca	1234	...	...
474	187	187	187	S. Francisco	1046	L. do Rancho	1305	...	...
491	205	205	205	Quebrângulo	1110	Igaol ...	1337	...	...
508	46,70	28,20	205	Anum ...	1137	S. Francisco	1411	...	...
527	221	221	221	Pal. dos Índios	1208	Paulo Jacinto	1430	...	...
548	240	240	240	Igaol ...	1235	Anel ...	1448	...	...
565	261	261	261	L. do Rancho	1245	Caçambas	1504	...	...
588	50,40	30,50	299	Arapiraca	1307	Vicosa ...	1510	...	...
				L. da Canoa	1333	Capricho	1520	...	...
				Antonica...	1353	Cajueiro ...	1547	...	...
				Gord. Castro	1410	Estr. Branca	1605	...	...
				Gomes Neto	1422	Italala...	1605	...	...
				Colegió ...	1434	Bitencourt	1617	...	...
				Propriá ...	1441	Urupema...	1634	...	...
				Cedro ...	1455	L. Albuquerque. c.	1634	...	...
				Batinga...	1516	L. Recife-Maceió pg. 1	1648	...	...
				M. dos Bois	1536	L. Albuquerque. p.	1648	...	...
				Muribeca...	1545	Rio Largo...	1648	...	...
				Usina Vassora	1545	Gust. Paiva	1650	...	...
				Murta ...	1545	Utinga ...	1707	...	...
				Carmópolis	1545	Satuba ...	1710	...	...
				Rosário Catete	1545	Fernão Velh.	1727	...	...
				Marolm ...	1640	Bebedouro.	1741	...	...
				Riachuelo	1708	Maceió ... c.	1741	...	...
				Laranjeiras	1728				
				Cotinguiaba	1742				
				Calumbi...	1805				
				Aracaju ...	1805				

## Horários da linha Aracaju-Maceió

Fonte: [www.estacoesferroviarias.com](http://www.estacoesferroviarias.com). Acessado em: 03 de maio de 2020.

101 Aracaju - Propriá									
Preços de Aracaju		IDA		PN 1 5.ª e 2ª		PN 3 3ª		SN 5 Sab. men.	
1ª cl.	2ª cl.	1ª cl.	2ª cl.	1ª cl.	2ª cl.	1ª cl.	2ª cl.	1ª cl.	2ª cl.
10,0	6,0	Aracaju ... p.	820	1400	1410	1800	...	...	...
11,0	7,0	Calumbi...	838	1418	1429	1819	...	...	...
17,0	11,0	Cotinguiaba	850	1429	1441	1831	...	...	...
27,0	17,0	Laranjeiras	908	1445	1501	1851	...	...	...
39,0	24,0	Riachuelo	937	1514	1530	1920	...	...	...
45,0	28,0	Marolm...	1008	1543	1602	1952	...	...	...
53,0	33,0	Rosário Catete	1033	1608	1627	2017	...	...	...
63,0	38,0	Carmópolis	1057	1631	1651	2041	...	...	...
67,0	41,0	Japaratuba	1124	1658	1718	2108	...	...	...
78,0	48,0	Murta ... c.	1137	1711	1731	2121	...	...	...
		Murta p.	...	...	1745	2135	...	...	...
		Capela c	...	...	1825	2215	...	...	...
85,0	52,0	Murta ... p.	1157	1731	...	...	...	...	...
96,0	59,0	Muribeca...	1245	1818	...	...	...	...	...
100,0	61,0	M. dos Bois	1315	1847	...	...	...	...	...
112,0	69,0	Batinga...	1333	1905	...	...	...	...	...
		Propriá...	1400	1932	...	...	...	...	...
Preços de Aracaju		VOLTA		PN 2 3ª e 6ª		PN 4 4.ª e Dom.		SN 2 Dom.	
1ª cl.	2ª cl.	1ª cl.	2ª cl.	1ª cl.	2ª cl.	1ª cl.	2ª cl.	1ª cl.	2ª cl.
123	73	Propriá...	500	1300	1600	...	...	...	...
111	68	Batinga...	528	1328	1628	...	...	...	...
104	61	M. dos Bois	548	1348	1648	...	...	...	...
92	52	Muribeca...	618	1419	1720	...	...	...	...
73	42	Murta ... c.	701	1502	1803	...	...	...	...
85	49	Capela c	...	...	...	400	...	...	...
68	39	Murta ... p.	721	1522	1823	440	...	...	...
58	32	Japaratuba	734	1535	1837	454	...	...	...
49	27	Carmópolis	758	1559	1902	519	...	...	...
42	22	Rosário Catete	827	1628	1931	547	...	...	...
29	18	Marolm...	848	1650	1953	609	...	...	...
18	12	Riachuelo	915	1718	2020	645	...	...	...
12	8	Laranjeiras	945	1749	2050	718	...	...	...
8	5	Cotinguiaba	1002	1807	2107	739	...	...	...
...	...	Calumbi...	1013	1818	2118	750	...	...	...
...	...	Aracaju...	1030	1835	2135	807	...	...	...

## Horários da linha Aracaju-Propriá

Fonte: [www.estacoesferroviarias.com](http://www.estacoesferroviarias.com). Acessado em: 03 de maio de 2020.





### ANEXO 3

#### Fotografias dos últimos anos



Fotografia do trem turístico Aracaju-São Cristóvão, implantado em 1993.

Acervo Blog Sergipe em Fotos.



Último trem que passou por Aracaju, o U20, em 2012.

Fonte: [www.estacoesferroviarias.com](http://www.estacoesferroviarias.com). Acessado em: 29 de abril de 2020.





Trilhos que ainda sobrevivem em meio as grandes avenidas de Aracaju.

Fonte: Acervo Antônio Samarone.



Estação ferroviária de Tomar do Geru, em 2018.

Fonte: Acervo de Ivan Leite.



Estação ferroviária de Itabaianinha, em 2019.

Fonte: [www.estacoesferroviarias.com](http://www.estacoesferroviarias.com). Acessado em: 09 de maio de 2020.



Estação ferroviária de Salgado, em 2020.

Fonte: Acervo de José Adailton Dantas.





Estação ferroviária de Boquim em 2017.

Fonte: [www.estacoesferroviarias.com](http://www.estacoesferroviarias.com). Acessado em: 09 de maio de 2020.



Estação ferroviária de Aracaju, em 2019.

Fonte: Google Maps.





Estação ferroviária de Aracaju, em 2018.

Fonte: [www.estacoesferroviarias.com](http://www.estacoesferroviarias.com). Acessado em: 07 de maio de 2020.



Visão panorâmica do complexo ferroviário de Aracaju, em 2020.

Fonte: Acervo de Gabriel Silva.





Estação Cotinguiba do município de Nossa Senhora do Socorro, em 2010.  
Fonte: [www.estacoesferroviarias.com](http://www.estacoesferroviarias.com). Acessado em: 07 de maio de 2020.



Estação ferroviária de São Cristóvão, em 2018.  
Fonte: [www.estacoesferroviarias.com](http://www.estacoesferroviarias.com). Acessado em: 09 de maio de 2020.





Estação ferroviária de Laranjeiras, em 2014.

Fonte: [www.estacoesferroviarias.com](http://www.estacoesferroviarias.com). Acessado em: 09 de maio de 2020.



Estação ferroviária de Rosário do Catete, em 2009.

Fonte: [www.estacoesferroviarias.com](http://www.estacoesferroviarias.com). Acessado em: 10 de maio de 2020.



Estação ferroviária de Propriá em 2020.

Fonte: Acervo de Silvio Oliveira.